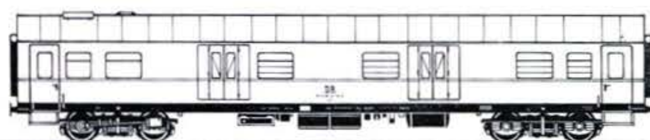
der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

Jahrgang 23



86 1000-8

MAI 5/74



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin · Einzelheftpreis 2,– M · Sonderpreis für die DDR 1,– M 32 542

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für den Modelleisenbahnbau und alle Freunde der Eisenbahn

5 **Mai 1974 · Berlin · 23. Jahrgang**

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR



INHALT

Titelbild

Zwei 86er Tenderlokomotiven machen gewaltig Dampf auf. Zur Beruhigung: Die Umweltverschmutzung erfolgte auf Wunsch des Fotografen!
Die BR 86 ist in diesem Heft auch im „Lokfoto des Monats" enthalten.

Foto: Peter Heinrich, Leipzig

Titelvignette:

Text siehe Heft 4/1974

Rücktitel

Als wir in Graz, der Landeshauptstadt der Steiermark, zum letzten MOROP-Kongreß weilten, entstand dieses Foto der Klubanlage des MEC Graz (H0). Unser Bild zeigt das Bw-Gelände der gut gestalteten Gemeinschaftsanlage.

Foto: Erich Surdej, Wien

REDAKTION

Verantwortlicher Redakteur:
Ing.-Ök. Helmut Kohlberger
Typografie: Gisela Dzykowski
Redaktionsanschrift: „Der Modelleisenbahner", 108 Berlin, Französische Straße 13/14
Telefon: 22 03 61 / 276

HERAUSGEBER

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR
Anschrift des Generalsekretariats:
1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 10

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin

Verlagsleiter:
Rb.-Direktor Dipl.-Ing.-Ök. Paul Kaiser

Chefredakteur des Verlages:
Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze

Lizenz-Nr. 1151

Druck: Druckerei „Neues Deutschland", Berlin

Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 6,– M,
Sonderpreis für die DDR 3,– M

Alleinige Anzeigenannahme

DEWAG-Werbung, 102 Berlin, Rosenthaler Str. 23–31, und alle DEWAG-Betriebe und -Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste Nr. 1
Bestellungen nehmen entgegen: Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag – soweit Liefermöglichkeit. Bestellungen in der deutschen Bundesrepublik sowie Westberlin nehmen die Firma Helios, 1 Berlin 52, Eichborndamm 141–167, der örtliche Buchhandel und der Verlag entgegen. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian, P.O.B. 88, Peking, ČSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradskaja ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wilcza 45, Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P.O.B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P.O.B. 145, Budapest 62. KVDR: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermerrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nennen der BUCHEXPORT, Volkseigener Verlag der DDR, 701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

ZAG Cottbus auf Auslands-Exkursion

Exkursionen von Arbeitsgemeinschaften des DMV in das sozialistische Ausland mit einer größeren Teilnehmerzahl gehören noch zu den Ausnahmen dieser Art Verbandsarbeit. Die ZAG Cottbus fuhr vor einiger Zeit mit 33 Mitgliedern in die ČSSR, und zwar bis weit in die Slowakei hinein, um dort die Wald-, Schmalspur- und Seilbahnen zu besichtigen. Dank der Gastfreundschaft der Eisenbahner und Forstangestellten der ČSSR wurde die Fahrt ein voller Erfolg. Für 33 Teilnehmer ist sie zu einem bleibenden Erlebnis geworden.
Eine solche Auslandsexkursion über acht Tage war ein gewisses Wagnis, gab es doch keinerlei Erfahrungen, war die Organisation über weite Entfernungen nicht einfach und gab es die Ungewißheit, ob genügend Mitglieder finanziell und zeitlich in der Lage sind, teilzunehmen.
Über ein Jahr lang liefen die organisatorischen Vorbereitungen, die sich dann in der planmäßigen Durchführung der Exkursion auswirkten. Maßgeblichen Anteil am Gelingen hatte aber auch der Dolmetscher, selbst Eisenbahner und Interessent des Gebiets, der uns bei der Organisation viele nützliche Dienste leistete.
Schon die Anreise mit Zug R 48 (Praha—Zvolen—Košice) war für die meisten, die zum ersten Male in die Slowakei fuhren, abenteuerlich. Von Diviaki nach Banská Bystrica befuhren wir die „Strecke des slowakischen Volksaufstandes" und durchquerten damit das Gebirge der Großen Fatra.
Hier wechseln wildromantische Landschaft, ausgedehnte Tunnel (15mal!) und Kehrschleifen so schnell einander ab, daß das Auge Mühe hat, alles aufzunehmen. Die aus den 60er Jahren stammende T 679 („Orange"), welche vorwiegend im Gebiet Zvolen—Žilina im Einsatz ist, übergab in Zvolen den Zug der T 478.3 („Brillenschlange"), und gleichzeitig erfuhren wir, daß unser Zug außerplanmäßig auf Bahnhof Viglaš angehalten wird. In Viglaš große Begrüßung durch leitende Angestellte des Forstwirtschaftsbetriebes und ein vorbereitetes Mittagessen in der Dorfgaststätte, das — weil slowakische Kost — allen mundete.
Dann endlich war es soweit, wir betraten den Bahnhof Viglaš und erfuhren technische und geschichtliche Einzelheiten.
Bereitwillig wurden beide Dampflokomotiven in Fotostellung gebracht. Dann fuhren wir zur Südseite des Slowakischen Erzgebirges unterhalb des Berges Poliana. Die beiden ehemaligen Beiwagen der Straßenbahn von Ostrava machten den „Zugverband" so richtig romantisch. Beim ersten Wasserhalt in Očová, wie auch an den folgenden Tagen, war ausgiebige Gelegenheit, alles zu fotografieren.
Unterhalb des Janošikfelsens wurde auch ein Fotohalt eingelegt. Am Endpunkt der Bahn hatten wir dann Gelegenheit, zum ersten Mal der schweren Arbeit der Waldarbeiter zuzusehen, die mit großer Routine und Gewandheit die mächtigen Baumstämme auf die Schemelwagen der Waldeisenbahn verluden. Bei der Rückfahrt wurde unterwegs eine einstündige Rast eingelegt. Dabei bot sich die wohl einmalige Gelegenheit, die zweite Lokomotive als Vorspannlok im Bild festzuhalten.
Ein Sonderautobus brachte uns dann auf der Route der ehemaligen Kriváň-Waldeisenbahn, die einem Talsperrenbau weichen mußte, über den Paß des Slowakischen Erzgebirges zur Nordseite nach Brezno.
Hier mußten wir am nächsten Tag zeitig aufstehen und gegen 5.00 Uhr mit dem Autobus nach Čierny Balog fahren, wo wir wiederum freundlich begrüßt wurden. Čierny Balog ist ein Dampflokomotiv-Zentrum der Hronec-Waldeisenbahn, die für das nördliche Gebiet des Slowakischen Erzgebirges „zuständig" ist. Von Čierny Balog aus verzweigt sich das ausgedehnte Streckennetz in die einzelnen Täler.
Dampflokomotive Nr. 3 und zwei Personen- sowie mehrere leere Schemelwagen standen bereit, um uns zur Fahrt nach Vepor aufzunehmen.
Wieder ein neues Erlebnis: die Fahrt durch den folkloristisch bedeutsamen Ort Dobroč und dann weiter neben Wildbächen im Čierny dolina (Schwarzes Tal) entlang. Das letzte Stück der Strecke durften die Personenwagen

1



2



Bild 1 So geht es in die Berge!

Bild 2 Wassernehmen am Wildbach

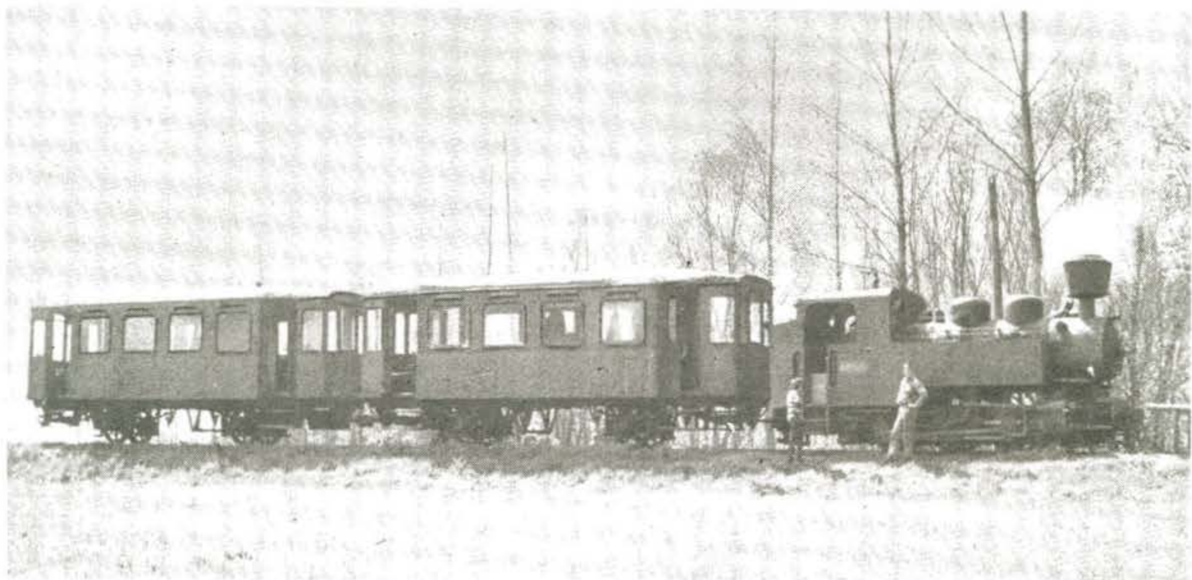


Bild 3 U 17543 der Viglas-Bahn mit Wagen der Straßenbahn von Ostrava

wegen der Neigung nicht mitgenommen werden, so daß eine einstündige Pause eingelegt wurde, die wir gern zum Frühstück nutzten.
Mittags langten wir wieder in Čierny Balog an und fuhren danach noch einmal mit nach Korytarsko. An einer Seltersquelle wurde zur Rast gehalten. Unterwegs gab es genügend Gelegenheit, die kunstvolle Rangier- und Fahrtechnik der Handbremser auf dem langen Holzzug zu beobachten. Bereitwillig kam man unserem Wunsch nach, Fotohalt einzulegen und unter einer modernen Straßenbrücke sogar mehrmals hin- und herzufahren, obwohl das für die ČKD-Lokomotive keine Kleinigkeit war.
Am vierten Tag brachte uns der Linienbus nach Hronec. Hier befindet sich die Betriebsleitung der Waldeisenbahn. Diese Bahn hatten wir schon am Vortag kennengelernt. Gefahren wird mit einer Raba-Diesellok aus Györ (Ungarn). Doch vor der Abfahrt kam zu unserer großen Überraschung die kleine ungarische Dampflokomotive aus Čierny Balog und brachte uns die beiden Personenwagen vom Vortag nach.
Und dann ging es mit leisem Brummen der Diesellok wieder hinein in die Berge. Die Landschaft hatte aber ihr Gesicht verändert. Das nächtliche Gewitter brachte Frische, und diesmal fuhren wir meist hoch über den Flußtälern durch dichte Tannen- und Fichtenwälder.
An einem Stausee gab es wieder ausgiebig Frühstücksrast, die einige Unentwegte dazu nutzten, mit der Diesellok die steileren Abschnitte abzufahren, wie die Triebfahrzeuge überhaupt von uns immer dicht bedrängt waren. Danach erklomm unser Zug immer höher das Slowakische Erzgebirge, bis zu etwa 1000 m in Klementka, wo ein großer Holzverladeplatz ist. Forstarbeiter schnitten uns Baumscheiben als Erinnerungsstücke ab. Auch zeigten sich bei einigen Teilnehmern erste Erscheinungen von Sonnenbrand, nutzten wir doch die Gelegenheit, leicht bekleidet auf den Trittbrettern und auf den leeren Schemelwagen die Natur aus erster Hand zu genießen.
Auf einem Abzweig der Strecke fanden wir noch verschiedene ältere Fahrzeuge, so von der ehemaligen Teplitzer Straßenbahn, die einst auf der Hronec-Bahn verkehrten.
Ein Sonderautobus fuhr uns wiederum durch ein landschaftlich herrliches Gebiet, durch Täler und Pässe der noch schneebedeckten Niederen Tatra.
Liptovský Mikuláš, die Kreisstadt des Liptauer Landes, war für weitere vier Tage der Ausgangspunkt unserer Exkursionen. So war Ružomberok am fünften Tag unser Ziel. Auf dem Bahnhofsvorplatz steht die U 37 006, eine typische Schmalspurlokomotive aus der Ära der ehemaligen k. und k.-Monarchie (die Slowakei gehörte bis 1918 zu Ungarn), die über Jahrzehnte auf der 760-mm-Schmalspurbahn nach Korytnica-kúpele fuhr. Jetzt sind dieselelektrische Triebfahrzeuge der Gattung T 47 und moderne, ölgeheizte Personenwagen der Gattung Balm/u im Einsatz.
Auch hier wurde die Fahrt zum Erlebnis, als es im Tal zwischen der Niederen Tatra und der Großen Fatra hinauf in die Bergwelt ging, zumal das freundliche ČSD-Personal auch beim planmäßigen Zug an den interessanten Stellen einen Fotohalt einlegte.
Der Nachmittag war einer Seilbahnfahrt auf den Berg Malino gewidmet, zu dessen Füßen sich das Tal der Waag, die Berge der Fatra, der West- und der Liptauer Tatra ausbreiten.
Am 6. Tag stand eine Bahnfahrt nach Štrba auf dem Programm und von dort weiter mit der Zahnradbahn (siehe Heft 4/73) nach Štrbské Pleso. Hier fanden die Exkursionsteilnehmer eine völlig andersgeartete „Eisenbahnwelt" vor.
Dominierte in den vergangenen Tagen die Romantik, so lernten wir jetzt modern angelegte touristische Bahnen kennen. Hinzu kam die noch mehr beeindruckende Bergwelt der Hohen Tatra mit ihren Zweitausendern. Freundliche Aufnahme durch die ČSD-Eisenbahner in Štrbské Pleso, insbesondere durch den Informator Hainewalde, der uns mit Prospektmaterial versorgte. Bereitwillig gab man uns auch die Kreuzungszeiten bekannt, damit sich die Fotografen darauf einrichten konnten.
Von Tatranská Lomnica beförderte uns die Seilbahn zum Skalnate pleso und von dort der Sessellift zur Lomnitzer Wand auf eine Höhe von 2100 m. Die sich anschließende Wanderung auf der Magistrale, vorbei am tosenden Wasserfall, zum Hrbenick war für manchen anstrengend, gehört aber bei einem Hochgebirgsbesuch unbedingt dazu.

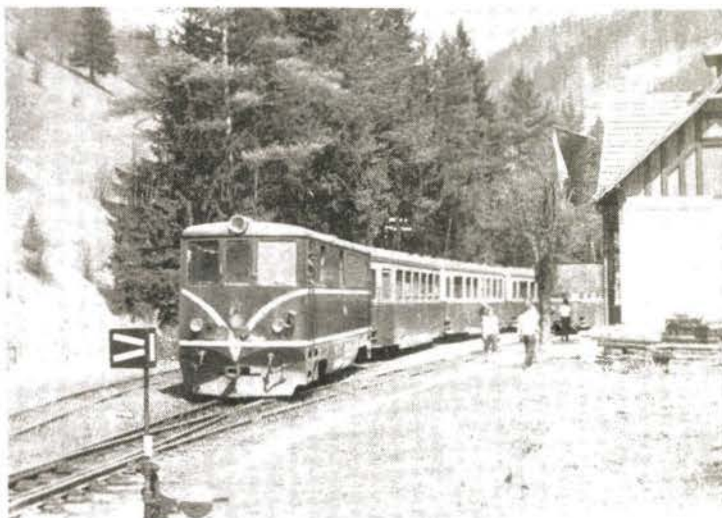


Bild 4 Die „Kleine" U 34 901 hat der Raba-Lok in Hronec die Personenwagen gebracht

Der vorletzte Tag war der Waldeisenbahn von Liptovský Hrádok gewidmet, die über ein Streckennetz von ungefähr 70 km in den Bergen und Tälern der Niederen Tatra, im Gebiet der Schwarzen Waag, verfügte.
Wir hatten schon Nachricht erhalten, daß diese Bahn per 31. 12. 1972 stillgelegt worden sei. Wir rechneten aber damit, daß wir wenigstens noch einige Triebfahrzeuge fotografieren könnten. Mit etwas gedämpften Erwartungen fuhren wir daher nach Liptovský Hrádok, wo wir aber bereits erwartet wurden. Mit einer Raba-Diesellok zog man für uns den Triebwagen M 21 006 heraus, lud zum Einsteigen ein und fuhr bis Král'ova Lehota. Damit hatten wir nun gar nicht gerechnet, konnten wir doch noch eine Strecke auf der PLŽ fahren. Als die Angestellten dieser Bahn unseren Wünschen nach Fotohalt neben der ČSD-Magistrale Praha—Košice und auf der stählernen Waag-Brücke nachkamen, war natürlich die Freude besonders groß. Als parallel zur PLŽ-Strecke der Schnellzug Košice—Praha vorbeirauschte, staunten die Reisenden nicht schlecht über unser Gefährt. Anschließend hatten wir noch die Möglichkeit, die übrigen Dampflokomotiven und Wagen zu fotografieren, erfuhren aber auch, daß die Bahn im Sommer wieder befahren werden solle.
Mit einem Autobus fuhren wir in die Niedere Tatra nach Jasná. Obwohl der Sessellift zum Chopok wegen Revision stillgelegt war, konnte das unserer Stimmung keinen Abbruch tun, gab es doch genügend andere Ausflugsziele in der Umgebung.
Für viele Teilnehmer dieser ausgedehnten, erlebnisreichen Exkursion war die ČSSR ein völlig neues Gebiet, das uns aber mit den besten Eindrücken verblieb. In der Planung der ZAG 2/13 sind weitere interessante Studienfahrten in die ČSSR vorgesehen.

E. P.

5



6



Bild 5 ČSD-Schmalspurbahn in Korytnica-Kupele

Bild 6 Fotohalt mit Raba-Diesellok auf der Stahlbrücke bei Hronec

Fotos: U. Friedrich, Löbau



HORST KOHLBERG (DMV), Erfurt

25 Jahre DDR — 25 Jahre AG Erfurt

Im Spätherbst des Jahres 1948 erschien in den Dienststellen des Reichsbahnamtes Erfurt ein Aufruf, der interessierte Modellbahnfreunde zur Gründung einer Arbeitsgemeinschaft ansprach.
Am 3. Januar 1949 war es dann auch soweit. Im Speisesaal der Reichsbahndirektion Erfurt fanden sich etwa 10 Freunde ein. Initiator der ganzen Sache war der manchem Modellbahner noch heute bekannte Freund Willy Lemitz. Damals gab es Verfechter aller denkbaren Baugrößen (Spurweiten). Man einigte sich dann aber doch auf 00 — heute H0. Wohl hauptsächlich deshalb, weil ein Freund spontan seine alte Märklin-00-Bahn zur Verfügung stellte. Das war der heutige Dozent an der Ingenieurschule für Transportbetriebstechnik Gotha, Herr Hermann Hahn.
Mit diesem ersten Inventar unserer AG wurde eine Anlage für Werbezwecke aufgebaut. Durch unermüdliches Wirken unseres leider zu früh verstorbenen Willy

Die DR übernahm bei Kriegsende ein trauriges Erbe. Fahrzeuge und Anlagen waren großenteils zerstört. In den 25 Jahren Bestehens unserer Republik entwickelte sich auch das Eisenbahnwesen der DDR zu einem leistungsfähigen Verkehrsträger.
Heute bilden bereits moderne Diesel- und Elektrolokomotiven — auch diese BR 118 (ex V 180) entstand in unserem Arbeiter-und-Bauern-Staat — das Rückgrat des Maschinendienstes.

Foto: Ingrid Migura, Berlin



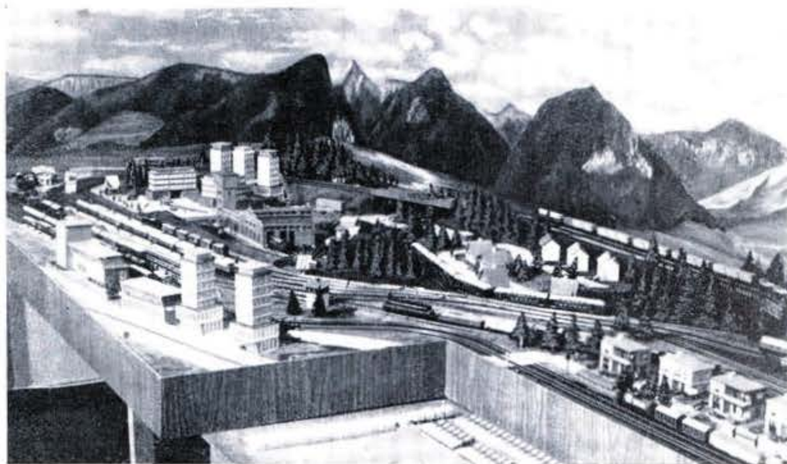
Lemitz wurde der AG dann ein Raum in der Dittforth-Schule zur Verfügung gestellt. Hier entstand die erste Zweileiter-Gleichstrom-Anlage. Schon damals wurden Werbung und Öffentlichkeitsarbeit bei uns sehr groß geschrieben. So bauten die Mitglieder der AG eine Anlage in einem ausrangierten D-Zug-Wagen auf, welcher sonst der Rbd als Kinderferienlager diente.
Mit Ausstellungsanlagen nahm die AG auch am Deutschlandtreffen 1950 und an den Weltfestspielen 1951 in Berlin teil. Ein großer Erfolg war eine Anlage, die in einem Schaufenster des heutigen Centrum-Warenhauses in Erfurt über mehrere Wochen vorgeführt wurde. Inzwischen hatten wir über 20 Mitglieder. Dringend brauchte man ein neues Domizil. Da zahlten sich die öffentlichen Ausstellungen für uns aus. War man anfangs wegen solcher „Spielereien mit der kleinen Eisenbahn" meist mitleidig belächelt worden, so zeigte sich nun, daß die Modelleisenbahn als Bildungsmittel anerkannt wurde.
Durch großzügiges Entgegenkommen des Reichsbahnamtes wurde der AG ein geräumiger Kellerraum im Amtsgebäude zur Verfügung gestellt. Nun waren alle Voraussetzungen endlich gegeben, um eine große Ausstellungs- und Lehranlage zu schaffen.
In jahrelanger Arbeit wurde von den aktiven AG-Mitgliedern eine Anlage von über 60 m^2 Fläche aufgebaut. Sie war seinerzeit eine der größten Ausstellungsanlagen in der DDR.
Auf Initiative unserer Arbeitsgemeinschaft wurde schon im Jahre 1955 ein Treffen der Thüringer Modelleisenbahner in Erfurt organisiert, das, allein schon von der Teilnehmerzahl her gesehen, zu einem vollen Erfolg wurde. Bei solchen Treffen mit Erfahrungsaustausch kam immer mehr zum Ausdruck, wie wichtig es war, eine Dachorganisation für die vielen schon bestehenden Arbeitsgemeinschaften zu schaffen; denn mehr oder weniger „werkelten" die meisten doch für sich allein.
Im April 1962 war es dann soweit, der Deutsche Modelleisenbahn-Verband der DDR wurde in Leipzig gegründet.
Die Erfurter AG unter Leitung ihres Willy Lemitz war unter den ersten, die dem Verband beitraten.
Heute bestehen in Erfurt mehrere AG, welche dem DMV angehören.
Zufällig fällt die Gründung der AG Erfurt in das Jahr, in dem vor 25 Jahren auch die DDR gegründet wurde. Es ist ein Anlaß mehr, dabei die geschichtliche Entwicklung der DDR und jedes einzelnen Bürgers in Erinnerung zu rufen. Ohne die vielseitige Unterstützung seitens zahlreicher staatlicher Organe wäre es wohl kaum möglich gewesen, auf einen so erfolgreichen Weg zurückzublikken. Und so, wie es der Erfurter AG erging, haben ohne Ausnahme schon alle AG des Verbandes die Hilfe, Unterstützung und das Interesse für die Modellbahnarbeit durch staatliche Institutionen gespürt. Das soll allen eine Verpflichtung sein, im Beruf und bei einer sinnvollen Freizeitgestaltung durch gute Taten die DDR anläßlich des 25. Geburtstags zu stärken und zu festigen.

Alle zwei Jahre eine neue Anlage

Modelleisenbahner sind bekanntlich Menschen, die mit dem Erreichten niemals ganz zufrieden sind. Selten wird eine Modellbahnanlage jemals richtig „fertig“. Immer wieder ergänzt oder verändert man sie.

Unser Leser Holger vom Hofe, jetzt 25 Jahre alt und Elektromonteur von Beruf, wohnhaft in Leipzig, schreibt uns aber da etwas, was wohl doch nicht so oft vorkommt: Mit vier Jahren spielte er mit der elektrischen Eisenbahn, und ein paar Jahre später durfte er auch selbst mitbauen. Von der Zeit an wollte er das liebgewonnene Hobby nicht mehr missen, und alle zwei Jahre baute er eine neue H0-Anlage auf. Vor vier Jahren stieg er dann auf die Nenngröße N um. Heute möchte er seine zweite N-Anlage einmal vorstellen.

Sie ist 4560 mm lang und 1500 mm breit. Zwei zweigleisige Hauptstrecken und zwei Nebenbahnen, davon die eine elektrifiziert, befinden sich



1



2

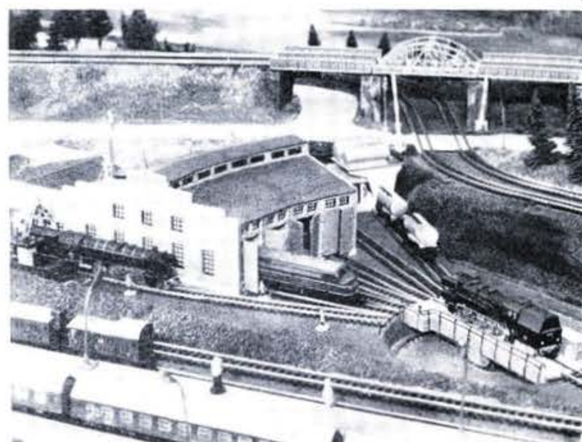
Bild 1 Linker Anlagenteil mit Bahnhof „Lichtenberg“. Die teilweise diagonale Streckenführung wirkt optisch gut. Die Hintergrundkulisse könnte noch malerisch verbessert werden, wenn die vorn gelegenen steilen Bergkuppen verändert werden würden und die Ecke abgerundet wäre.

Bild 2 Blick auf das selbstgebaute Bw „Lichtenberg“.

Bild 3 Hier kann man das Bw noch einmal besser erkennen. Nach Möglichkeit die Standsockel der Figuren vorsichtig entfernen, die Kamera zeigt deutlich, wie unschön sie aussehen.

Bild 4 Unser Blick richtete sich hier auf den Anlagenmittelteil, vor welchem das Schaltpult Platz fand.

3



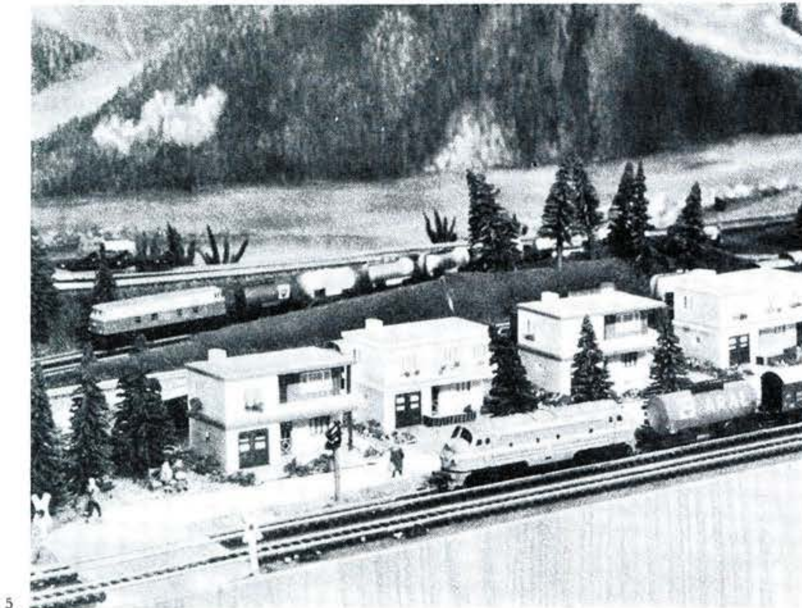
4



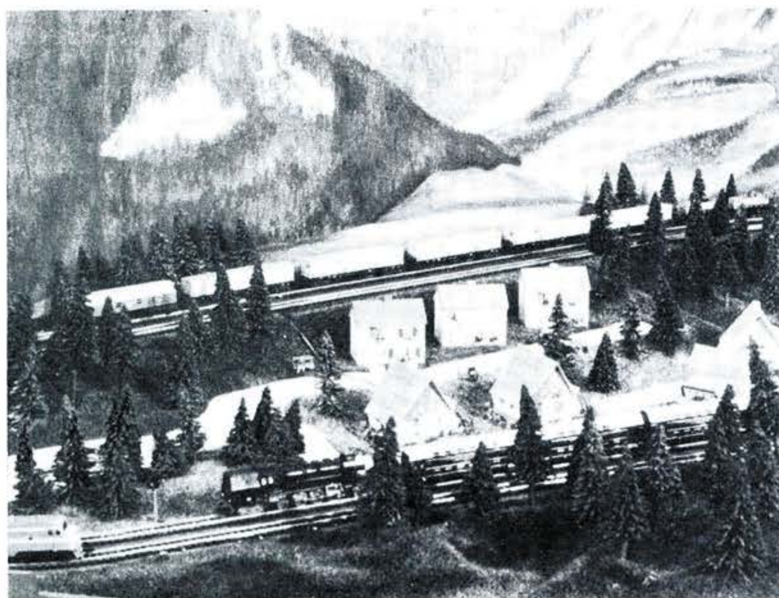
auf der Platte. Zwischen zwei großen Zwischenbahnhöfen und einer Haltestelle liegen 72 m Gleis, 26 Weichen und sind 21 Lichtsignale aufgestellt. 14 Loks und ein Triebwagenzug stehen zum Einsatz bereit. Sieben Fahrtrafos versorgen die Anlage mit Fahrstrom, weitere 5 Speisetrafos, 27 Relais und 8 elektronische Bausteine (Selbstbau) ergänzen die elektrische Installation. An zwei Bahnübergängen sind Blinklichtanlagen – auch im Selbstbau entstanden – vorhanden. Der Fahrbetrieb geschieht vollautomatisch und ermöglicht den gleichzeitigen Verkehr von 14 Zügen! Außerdem kann unabhängig davon im Bahnhof noch rangiert werden.

Vielleicht teilt uns Herr v. H. noch einmal gelegentlich etwas Näheres über den Aufbau seiner Schaltungen mit und stellt auch seinen Gleisplan vor?

5



6



7



Bild 5 Vorbei an einer Siedlung, bestehend aus modernen Wohnhäusern, führt die Hauptstrecke, während auch im Hintergrund weitere Strecken erkennbar sind.

Bild 6 Abgesehen von einer vorbildgerechten Zugbildung bilden auf diesem Foto Landschaftsgestaltung und Hintergrund eine Harmonie ...

Bild 7 ... was durchaus auch für dieses Foto gilt.

Fotos: H. v. Hofe, Leipzig

Unsere Seite für den Anfänger

Streckenführung

Beim Vorbild versteht man unter dem Begriff „Streckenführung" den Verlauf einer Bahnstrecke unter Beachtung der topographischen Gegebenheiten und der Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse. Bei der Modellbahn ist das nicht so, obwohl wir auch den Verlauf einer Strecke damit meinen. Die topographischen Verhältnisse sind uns aber nicht gegeben, diese wählen wir uns selbst aus, sei eine reine Flachlandstrecke oder aber eine solche im Mittel- oder gar Hochgebirge unser Wunsch. Da es nun einmal sinnlos ist und einer Spielerei gleichkommt, die wir ablehnen, einen Zug dauernd in einem Kreis herumfahren zu lassen, müssen wir uns aber auch Gedanken darüber machen, was für Verkehrsbedürfnisse unsere Modellzüge zu erfüllen haben. Anders gesagt, jede Strecke muß auch auf einer Modellbahnanlage mindestens zwei Orte miteinander verbinden, um eine Daseinsberechtigung zu haben.

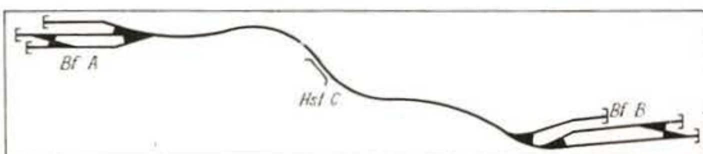
Im Modellbahnwesen haben sich die Begriffe **offene, geschlossene und kombinierte Streckenführung** eingebürgert. Die **offene St.** kommt dem Vorbild am nächsten. Die Strecke verläuft von einem Endbahnhof aus bis zu einem anderen, wobei an der Bahnlinie je nach Platzmöglichkeiten noch weitere Unterwegsbahnhöfe liegen können. Die Gleisanlage bildet demnach kein geschlossenes Gebilde. Es bieten sich in beiden Endbahnhöfen zahlreiche Rangier- und Umsetzfahrten, jedoch wird man vornehmlich eine eingleisige Nebenbahn vorsehen und auf lange Schnellzüge verzichten müssen, da meist der Platz dazu fehlt. Die Grundplatten können relativ schmal, dafür aber lang bemessen werden. Eine solche Streckenführung bietet sich vor allem für Anlagen, die in einem großen Korridor oder in einem Raum an der Wand entlang aufgebaut werden.

Die **geschlossene St.** sieht so aus, daß die Gleise nicht irgendwo enden, sondern eine geschlossene geometrische Figur darstellen, die verschiedene Formen haben kann. Auf ein einfaches Oval oder gar einen Kreis sollte man aber bei der Gleisplangestaltung unbedingt verzichten. Es gibt genügend Möglichkeiten, um die an sich vorbildwidrige und langweilige St. zu tarnen, wie zum Beispiel durch die Landschaftsgestaltung (Einschnitt, Tunnel, Waldkulisse usw.) und durch eine Gleisverlegung, die nicht parallel zu jeder Anlagenkante verläuft. Die meisten Heimanlagen werden infolge der Raumnot in dieser Art gestaltet. Bei entsprechender Größe der Platte können auch zweigleisige Strecken vorgesehen werden. Sehr viel findet man aber die **kombinierte St.** bei Heimanlagen vor. Meistens ist eine Hauptbahn dabei nach der geschlossenen St. angelegt, und in einem mittleren oder größeren Bahnhof zweigt von dieser eine eingleisige Nebenbahn ab, die in einem Endbahnhof, vorzugsweise in entsprechender Höhe bzw. Tiefe über bzw. unter dem Niveau ±0 angeordnet, endet. Eine derartige St. mit einem ausgeklügelten Gleisplan hat den Vorteil, daß man abwechslungsreichen Bahnbetrieb nachahmen kann. Nebenbahnzüge verkehren gewöhnlich nur auf der Linie in offener St., einige Züge gehen aber auch auf die Hauptbahn über (Gleisverbindung vorsehen) bzw. kommen von dort. Im Güterverkehr findet im Durchgangsbahnhof Wagenaustausch für die Nebenbahn statt, und im Reiseverkehr kann man auch Kurswagen bis zum Endbahnhof laufen lassen und umgekehrt.

Bevor wir also mit der Gleisplanung beginnen, müssen wir uns für eine der drei Möglichkeiten der Streckenführung entscheiden.

Teddy

Bild 1 Offene Streckenführung
Bild 2 Geschlossene Streckenführung



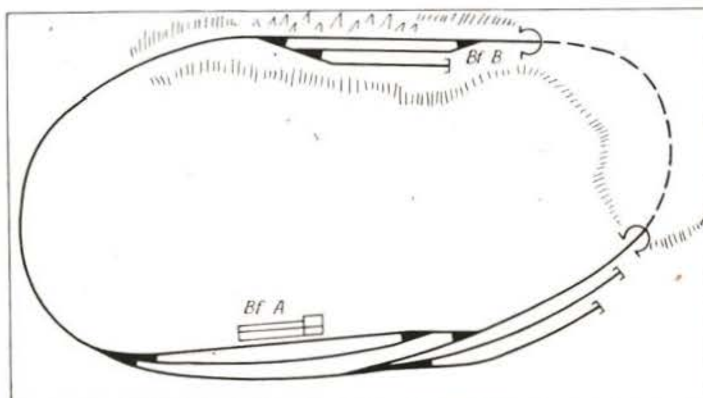
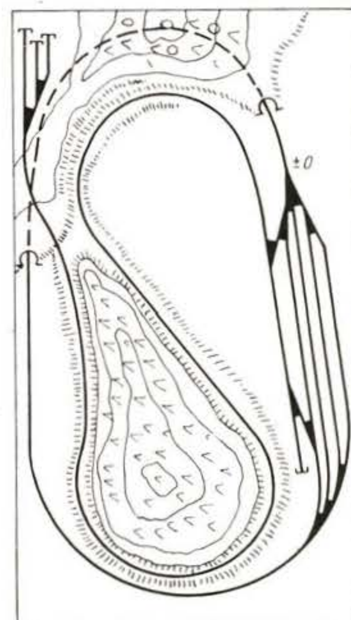
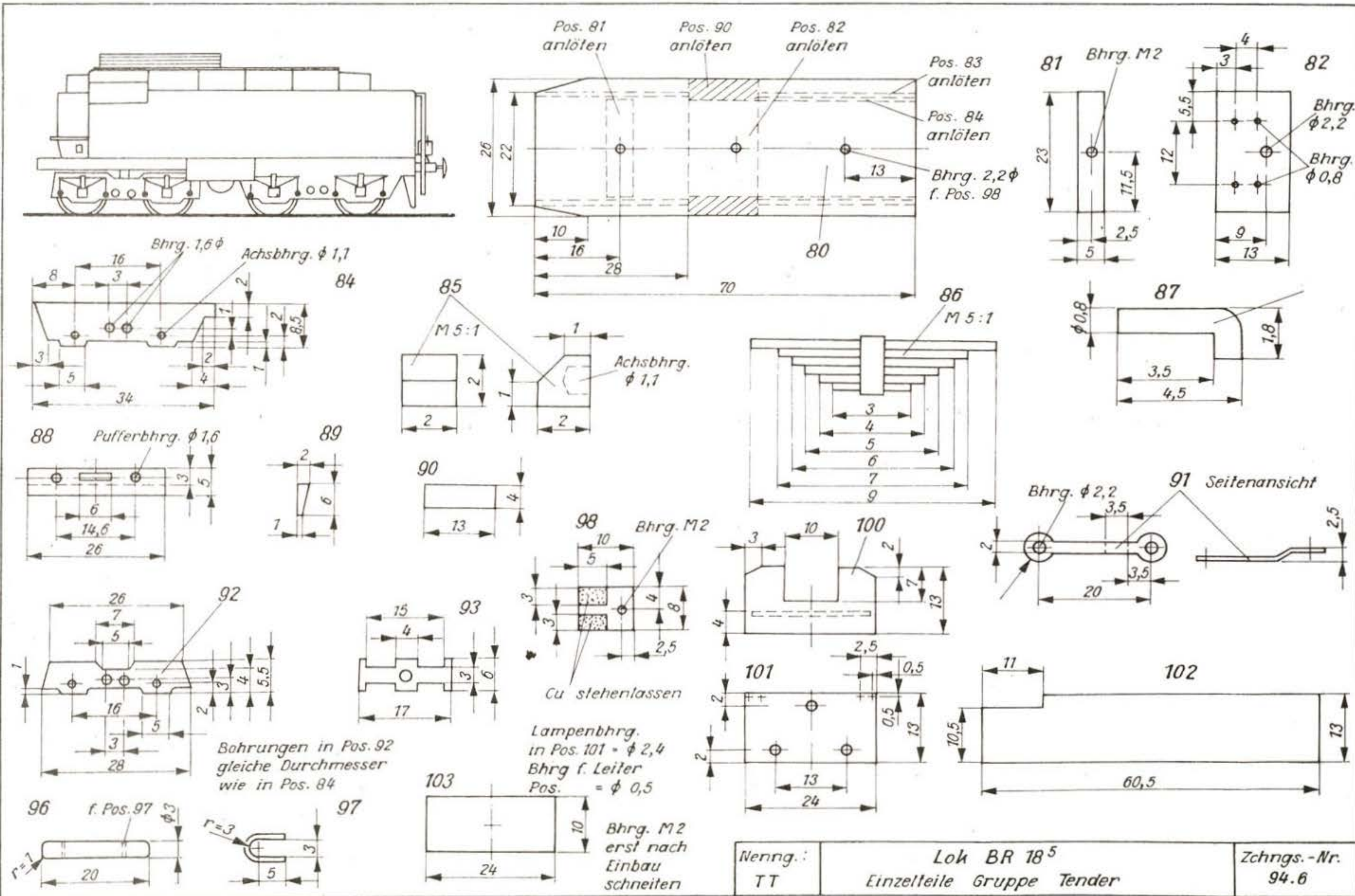
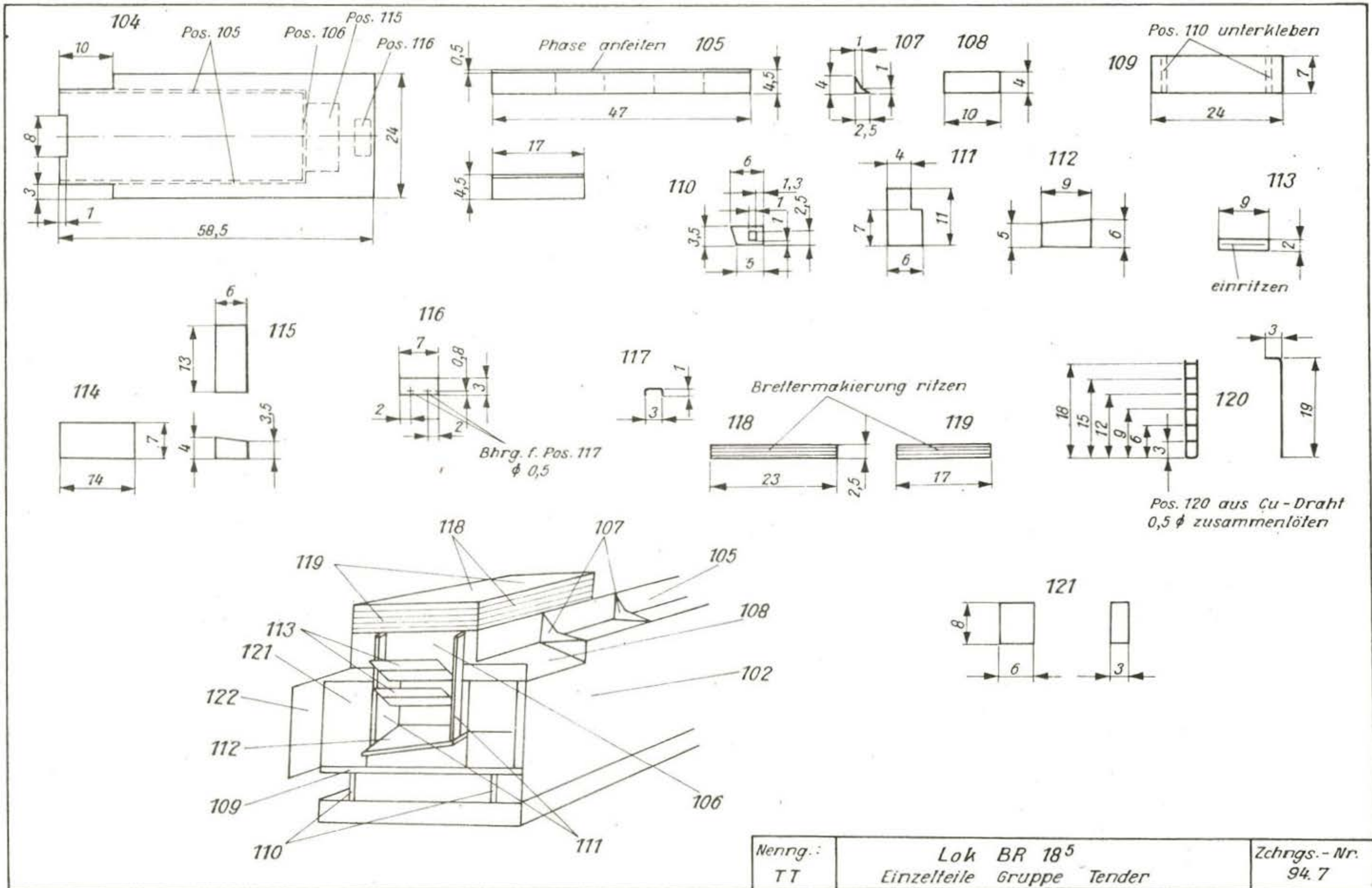


Bild 3 Kombinierte Streckenführung
Zeichnungen: Verfasser




Pos. 81 anlöten
Pos. 90 anlöten
Pos. 82 anlöten
Pos. 83 anlöten
Pos. 84 anlöten
Bhrg. 2,2 ϕ f. Pos. 98
80
81
Bhrg. M2
82
Bhrg. ϕ 2,2
Bhrg. ϕ 0,8
Bhrg. 1,6 ϕ
Achsbhrg. ϕ 1,1
84
85
M 5:1
Achsbhrg. ϕ 1,1
86
M 5:1
87
88
Pufferbhrg. ϕ 1,6
89
90
98
Bhrg. M2
Cu stehenlassen
100
91 Seitenansicht
Bhrg. ϕ 2,2
92
93
Bohrungen in Pos. 92 gleiche Durchmesser wie in Pos. 84
101
102
Lampenbhrg. in Pos. 101 = ϕ 2,4
Bhrg f. Leiter Pos. = ϕ 0,5
103
Bhrg. M2 erst nach Einbau schneiten
96
f. Pos. 97
97
Nenng.: TT
Lok BR 18⁵
Einzelteile Gruppe Tender
Zchngs.-Nr. 94.6


104
Pos. 105
Pos. 106
Pos. 115
Pos. 116
Phase anfeilen
105
107
108
Pos. 110 unterkleben
109
110
111
112
113
einritzen
114
115
116
Bhrg. f. Pos. 117
ϕ 0,5
117
Brettermakierung ritzen
118
119
120
Pos. 120 aus Cu-Draht
0,5 ϕ zusammenlöten
121
102
106
122
Nenng.:
TT
Lok BR 18⁵
Einzelteile Gruppe Tender
Zchngs.-Nr.
94.7

WOLFGANG BAHNERT (DMV), Leipzig

Anleitung für den Bau einer Schnellzuglokomotive der BR 18^5 (ex bayr. S 3/6) in der Nenngröße TT (Schluß)

Pos.	Stck.	Benennung	Rohmaße	Material
80	1	Bodenblech	26 × 70	Ms 0,25 dick
81	1	Verstärkung f. Drehgestellhalterung	5 × 23	Ms 1 dick
82	1	Verstärkung f. Pos. 80	15 × 23	Ms 1 dick
83	2	Langträger U-Profil	1 × 2 × 1	Ms/Fe
84	2	Rahmenwangen	8,5 × 34	Ms 0,5 dick
85	8	Achslager	2 × 2 × 2	Ms/Cu
86	8	Tragfederpaket kompl.	3 × 9 × 1,2	Ms 0,25 dick
87	16	Federspannschrauben	0,8 Dm × 5	Cu-Draht
88	1	Pufferbohle	5 × 26	Ms 0,3 dick
89	2	Bahnräumer	2 × 6	Ms 1 dick
90	2	Werkzeugkasten	4 × 13	Ms 2 dick
91	1	Kuppeleisen	5 × 25	Ms 1 dick
92	2	Drehgestellseitenteil	5,5 × 28	Ms 0,5 dick
93	1	Drehgestellbrücke	6 × 17	Ms 1 dick
94	1	Unterlegscheibe f. Drehgestell	2 × 5 Dm	Bhrg. 2,2
95	1	Halteschraube f. Drehgestell	M 2 × 6	
96	1	Hilfsluftbehälter	3 Dm × 20	Ms Drehteil
97	2	Halter f. Pos. 96 (Abwicklung)	0,8 Dm × 16	Cu-Draht
98	1	Halter f. Stromabnehmer	8 × 10	Kasch. Pertinax 1,5 dick
99	2	Puffer	handelsüblich	
100	1	Tendervorderwand	13 × 24	Pertinax 1 dick
101	1	Tenderrückwand	13 × 24	Pertinax 1 dick
102	2	Tenderseitenwand	13 × 60,5	Pertinax 1 dick
103	1	Haltesteg	10 × 24	Pertinax 2 dick
104	1	Oberteil f. Wasserkasten	24 × 58,5	Pertinax 1 dick
105	2	Kohlenkastenseitenteil	4,5 × 47	Pertinax 0,5 dick
106	2	Kohlenkastenstirnteil	4,5 × 17	Pertinax 0,5 dick
107	8	Steg f. Pos. 105	2,5 × 4	Pertinax 0,3 dick
108	2	Schräge f. Wassereinlauf (blind)	4 × 10	Pertinax 1 dick
109	1	Tenderbühne	7 × 24	Pertinax 1 dick
110	2	Steg f. Pos. 109	3,5 × 6	Pertinax 1 dick
111	2	Konsolen f. Stellbretter	6 × 11	Pertinax 0,5 dick
112	1	Schaufelblech	6 × 9	Pertinax 0,5 dick
113	2	Stellbretter	2 × 9	Pertinax 0,3 dick
114	1	Gerätekastendeckel	7 × 14	Pertinax 0,3 dick
115	1	Gerätekasten	6 × 13	Pertinax 4 dick
116	1	Wasserkastendeckel	3 × 7	Pertinax 0,3 dick
117	1	Handgriff f. Pos. 116	0,5 Dm × 5	Cu-Draht
118	2	Kohlenkastenaufsatz Seitenteil	2,5 × 23	Pertinax 0,3 dick
119	2	Kohlenkastenaufsatz Stirnteil	2,5 × 17	Pertinax 0,3 dick
120	2	Trittleiter aus Cu-Draht	0,5 Dm fertigen	
121	2	Kleiderschrank	6 × 8	Pertinax 3 dick
122	2	Steg an Pos. 100	6 × 8	Pertinax 0,5 dick

Bilanz und Ausblick

Bezirksvorstand Berlin im 25. Jahr des Bestehens der Republik

Wie alle gesellschaftlichen Kräfte in unserem Land, so bereitet sich auch der Deutsche Modelleisenbahn-Verband der DDR auf den 25. Jahrestag unserer Republik vor. Der Bezirksvorstand Berlin macht da keine Ausnahme.

Die Arbeitsgemeinschaften (AG) in unserem Bezirk haben, allerdings mit unterschiedlichen Ergebnissen hinsichtlich Qualität und Quantität, im vergangenen Jahr eine solide Verbandsarbeit geleistet. Überall kennzeichnend waren Initiativen in Vorbereitung der X. Weltfestspiele. Geleistete Sonderschichten von Verbandsmitgliedern bei Dienststellen der DR sowie bei anderen Verkehrsträgern, u. a. Kombinat BVB, stehen zu Buche. Eine Reihe von AG fertigten niveauvolle Gastgeschenke für Festivaldelegierte an, die stets großen Anklang fanden. In einer Summe ausgedrückt: Werte von etwa 600,— Mark wurden so zusätzlich geschaffen. Bei all den Initiativen der AG spielt der zielgerichtete Wettbewerb eine erstrangige Rolle. In zwei Gruppen geführt, entspricht er voll und ganz den Gegebenheiten im Bezirk. Unsere Wettbewerbskommission leistet, wenn es auch noch Sorgen und Probleme mit einzelnen AG gibt (1/30, 1/33, 1/18 und 1/32), eine aktive und vor allem anleitende Arbeit. So ist es mit zu erklären, daß der BV Berlin im 1. Halbjahr 1973 in unserer Wettbewerbsgruppe unter allen anderen BV in der Republik den 1. Platz erringen konnte. — Jugendarbeit (z. B. Jugendgruppen der AG 1/22 und in Ketzin die AG 1/28), eine große und ausdrucksvoll gestaltete Ausstellungsvitrine zu den „X." im Bereich des Bf Alexanderplatz, Exkursionen und die Bewertung von Arbeiten Berliner Modellbahnfreunde beim Internationalen Modellbahnwettbewerb gehören weiter zu den positiven Seiten in der Ergebnisbilanz von 1973.

Zu den kritischen Punkten der Verbandsarbeit, und darüber wurde im BV eingehend gesprochen, die notwendigen Schritte sind eingeleitet, zählen u. a. die Mitgliederwerbung (der BV liegt derzeit mit 12 Personen noch unter der gestellten Aufgabe für 1973), die unter Diskussion stehende Beteiligung am Modellbahnwettbewerb sowie die nicht kontinuierliche Arbeit einiger AG.

Diese Probleme sind nicht von heute auf morgen lösbar. Deshalb ist der BV der Ansicht, daß mit Hilfe des Wettbewerbs und der direkten Anleitung einzelner AG seitens einiger BV-Mitglieder ein weiterer Schritt nach vorn getan werden kann. Natürlich wird auch der Elan aller Bevölkerungsschichten anläßlich des 25. Jahrestages unserer sozialistischen Heimat genutzt. Dabei geht es dem BV nicht um Zahlenhascherei. Taten, beispielsweise im Rahmen des „Eisenbahner-Expreß 25" oder im Wohngebiet vollbracht, werden gewürdigt. So haben die Eisenbahner im Bereich des BV Berlin beachtliche Leistungen beim April-Subbotnik vollbracht. Die nächsten Etappenziele sind abgesteckt. Im Mai, also in wenigen Tagen, findet unsere Bezirksdelegiertenkon-

Fortsetzung auf Seite 149

Ing. GÜNTER FROMM (DMV), Erfurt

100 Jahre Saal-Eisenbahn (Schluß)

Vom Bau und den geographischen Bedingungen

Schweifen wir nochmals zurück. Wie bereits gesagt, wurde der Bau am 23. Oktober 1871 begonnen. Die Bahn wurde zunächst eingleisig hergestellt, Grund und Boden, Brücken und größere Bauwerke aber schon für einen späteren zweigleisigen Ausbau vorgesehen. Am 1. Mai 1874 wurde die Saaleisenbahn mit folgenden Stationen eröffnet: Großheringen, Camburg, Dornburg, Jena, Göschwitz, Rothenstein, Kahla, Orlamünde, Uhlstädt, Rudolstadt, Schwarza und Saalfeld.
1877 und 1880 kamen noch die Bfe und Hp Porstendorf, Kirchhasel, Zeutsch, Zwätzen-Kunitz und Jena-Paradies hinzu.
Das Saaletal bot der Strecke hinsichtlich ihrer Steigungen eine außerordentlich günstige Führung, da es eine Flachlandbahn aus der Halle-Leipziger Bucht heraus über die Thüringer Terrasse bis zum Fuß des Gebirges zuließ. Nach Giese-Blum-Risch gelten für Steigungen und Krümmungen folgende Kriterien:

	Steigungen bis	Krümmungsradius bis
Flachlandbahnen	1:200	1000 m
Hügellandbahnen	1:100	500 m
Gebirgsbahnen	1: 40	300 m

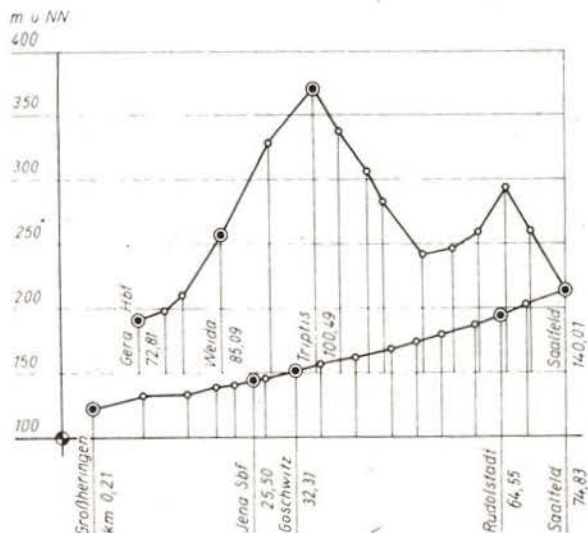
Diese Werte wurden bei der Saaleisenbahn eingehalten, die maximale Steigung beträgt 1:200. Die durch den Flußlauf bedingten wenigen ungünstigen Krümmungen wurden in späteren Jahren verbessert und für hohe Geschwindigkeiten ausgebaut.
Die 74,71 km lange Strecke verläuft fast durchweg in südwestlicher Richtung und steigt annähernd gleichmäßig. Sie beginnt auf dem Bf Großheringen der ehem. Thüringischen Eisenbahn, überbrückt kurz darauf die Ilm, tritt damit auf das linke Ufer des Flusses, das sie bis Schwarza nicht verläßt. Nach nochmaliger Überquerung des Flusses führt sie auf dem rechten Ufer bis Saalfeld, wo sie auf dem Bahnhof der ehem. Thür. Eis.-Ges. endet. In Großheringen und Saalfeld bestanden zwar Anschlüsse an die Strecken der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft, aber der Übergang durchgehender Züge war noch nicht möglich. Diese günstigen geographischen Bedingungen verursachten keine besonderen Schwierigkeiten beim Bau und erbrachten der Saaleisenbahn auch wesentliche Vorteile gegenüber der Strecke Gera—Saalfeld, wie ein Vergleich beider Höhenprofile zeigt (Bild 9).
Durch Bahnhofsumbauten in den folgenden Jahren änderte sich die exakte Streckenlänge auf 74,62 km.

Die weitere Entwicklung nach der Verstaatlichung

Nach der Verstaatlichung durch Preußen am 1. Oktober 1895 wurde die Saaleisenbahn der KED Erfurt unterstellt. Da man schon vorher die Bedeutung der Strecke für den durchgehenden Verkehr erkannte, setzte man alles daran, sie recht bald diesem Zweck dienlich zu machen. Die seit zehn Jahren bestehende Durchgangsverbindung nach Bayern hatte sich verkehrlich gut entwickelt, und Preußen erkannte die zwingende Notwendigkeit für den Bau einer Verbindungsbahn bei Großheringen—Bad Kösen, wobei wohl strategische Beweggründe die größte Rolle spielten. Die Saaleisenbahn mündete im Bf Großheringen, von Süden kommend, in westlicher Richtung ein, so daß keine Möglichkeit bestand, von Osten kommende Züge ohne Aufenthalt bzw. „Kopfmachen" durchzuführen. Durch die Verbindungsbahn sollte diesem Mangel abgeholfen werden.
In einer Meldung einer Naumburger Zeitung vom 27. Mai 1899 wurde mitgeteilt, daß „die Neubaustrecke Kösen—Saalbahn vor einigen Tagen dem Betrieb übergeben wurde. Vorläufig (bis 1. 10. ds. Jhrs.) werden nur Güterzüge von und nach Bayern über die neue Strecke geleitet. Bis zum angegebenen Zeitpunkt bewendet es beim Personenverkehr bei den jetzigen Einrichtungen."
Diese Auffassungen mußten aber schon nach einem Jahr revidiert werden. „Wie schon früher gemeldet, werden die neuen D-Schnellzüge, welche mit dem 1. Mai zur Verbesserung der Verbindung zwischen Berlin und München über die Saalbahn verkehren, in Probstzella kreuzen und erhalten auch Aufenthalte auf der preußischen Strecke in: Halle — Corbetha — Jena — Rudolstadt — Saalfeld — Probstzella. Die Züge führen nur 1. und 2. Klasse."
Das war gewissermaßen die Geburtsstunde des durchgehenden Verkehrs auf der Saalbahn.
Die Entwicklung wird auch an folgenden Zahlen deutlich:

1895 verkehrten täglich in jeder Richtung auf der Strecke Weißenfels—Gera—Saalfeld 2 Schnellzüge
Saalbahn keine Durchgangszüge.
1914 waren es täglich auf der Strecke
Weißenfels—Gera—Saalfeld 2 D-Züge, 3 E-Züge, 7 P
Saalbahn 5 D-Züge, 1 E-Zug, 8 P
1939 wies der Fahrplan täglich folgende Züge auf:
Weißenfels—Gera—Saalfeld 3 D-Züge, 3 E-Züge, 6 P

Bild 9: Das Streckenprofil der Strecke Gera Hbf—Saalfeld
Zeichnung: Verfasser



Saalbahn	2 FD-Züge, 11 D-Züge, 2 E-Züge, 9 P-Züge.	

Diese deutliche Verkehrsverlagerung zugunsten der Saaleisenbahn erforderte schon bald den zweigleisigen Ausbau, der 1903/1904 mit Verstärkung des vorhandenen Oberbaus erfolgte.
War auch der Betrieb auf der Flachlandstrecke durch das Saaletal problemlos, so war doch auf den anschließenden Steilrampen des Abschnitts über den Thüringer Wald (Probstzella—Rothenkirchen) in beiden Richtungen Schiebebetrieb erforderlich. So war es eine zwingende Notwendigkeit, Mitte der dreißiger Jahre zur weiteren Erhöhung der Durchlaßfähigkeit dieser wichtigen Nord-Süd-Verbindung ihre Elektrififerung vorzubereiten, die ohne Zweifel von dem schon erkennbaren Vormachtstreben und den Kriegsvorbereitungen der Faschisten diktiert wurde. Nach umfangreichen Vorbereitungen und teils recht schwierigen Arbeiten konnte am 15. Mai 1939 der elektrische Zugbetrieb auf der 183 km langen Strecke Nürnberg—Saalfeld eröffnet werden. Damit war die Strecke bis München und weiter nach Italien elektrisch befahrbar, und die Fahrzeit der FD-Züge München—Berlin konnte von bisher 8 Stunden auf 5 Stunden 50 Minuten verringert werden.
Der am 1. September 1939 durch die Faschisten vom Zaun gebrochene zweite Weltkrieg zeigte auch bald hier seine Auswirkungen. Die weitere Elektrifizierung der Saalbahn ging recht langsam voran, es fehlte an Arbeitskräften und Material. Im Mai 1941 erst konnte in Teilabschnitten der elektrische Zugbetrieb von Saalfeld bis Weißenfels aufgenommen werden. Es verkehrten Ellok der BR E 18/19, E 44 und E 94. Im Oktober 1942 folgte noch die Fortführung des elektrischen Zugbetriebes bis Leipzig Hbf. Der verhängnisvolle Krieg mit seinen Auswirkungen verhinderte schließlich die weitere Elektrifizierung der Eisenbahn.
Nach dem Zusammenbruch des faschistischen Reiches lag auch das Eisenbahnwesen am Boden. Gleise, Bauwerke und Fahrzeuge waren zerstört oder beschädigt. Was waren aber diese Schäden gegen die in der Sowjetunion? Allein dem sowjetischen Eisenbahnwesen wurde von den Faschisten ein Schaden von 30 Milliarden Rubel zugefügt! So gesehen war auch der Abbau des zweiten Gleises und der Elektrifizierung auf der Saalbahn nur ein winziger Beitrag zur Minderung der unermeßlichen Schäden. Mit Hilfe der sowjetischen Freunde wurde das Eisenbahnwesen wieder in Gang gebracht und die ehem. Deutsche Reichsbahn schon im Juni 1945 in die Hände des Volkes übergeben. Die deutsch-sowjetische Freundschaft ist untrennbar auch mit der Entwicklung unseres sozialistischen Eisenbahnwesens verbunden, wovon die heute auf der Saalbahn verkehrenden schweren Diesellokomotiven der BR 120 und 130 ein weiteres beredtes Zeugnis ablegen.
So schließt sich der Kreis unserer Betrachtungen ... 100 Jahre sind eine lange Zeit, auch für eine Eisenbahn. Mit diesem Beitrag sollte versucht werden, die wechselvolle und interessante Geschichte der Saaleisenbahn aufzuzeigen. Manches wird noch unbekannt in Archiven und anderswo ruhen, vieles geriet schon in Vergessenheit. Daß heute noch Bekanntes der Zukunft erhalten wird, war der tiefere Sinn dieser Arbeit, die einem hoffentlich großen Kreis von Freunden der Eisenbahn Neues und Interessantes vermittelt hat.

Literatur

v. Mayer	Geschichte und Geographie der deutschen Eisenbahnen	1891
—	Verzeichnis der Lokomotiven und Tender der KED Erfurt	1897
Röll	Thüringen und seine Eisenbahnen in Wort und Bild	1909
Lins	Die thüringischen Eisenbahnverhältnisse	1910
—	Die deutschen Eisenbahnen in ihrer Entwicklung	1935
Bach	Das Verkehrsnetz Thüringens geographisch betrachtet	1939
Zetsche	Das Eisenbahnsystem des Thüringer Waldes	1940
—	Uns gehören die Schienenwege	1960
—	Verschiedene Zeitungen und Zeitschriften verschiedener Jahrgänge	
—	Handakten aus dem Archiv der Rbd Erfurt	
—	Privatsammlung des Verfassers	



Leider kein Witz — sondern eine wahre Begebenheit

„Guten Tag! Haben Sie vierachsige Reko-Wagen??"
„Tut mir leid, mein Herr, Erzeugnisse von ‚Reko' führen wir nicht. Wir haben nur Artikel von PIKO, Berliner TT-Bahnen u. a."
So geschehen in einem Berliner Fachgeschäft für Modelleisenbahnen!
Illustration: Christa-Maria Schnitzer

UNSER SCHIENENFAHRZEUGARCHIV

Dipl.-Ök. WOLFGANG HANUSCH (DMV), Niesky

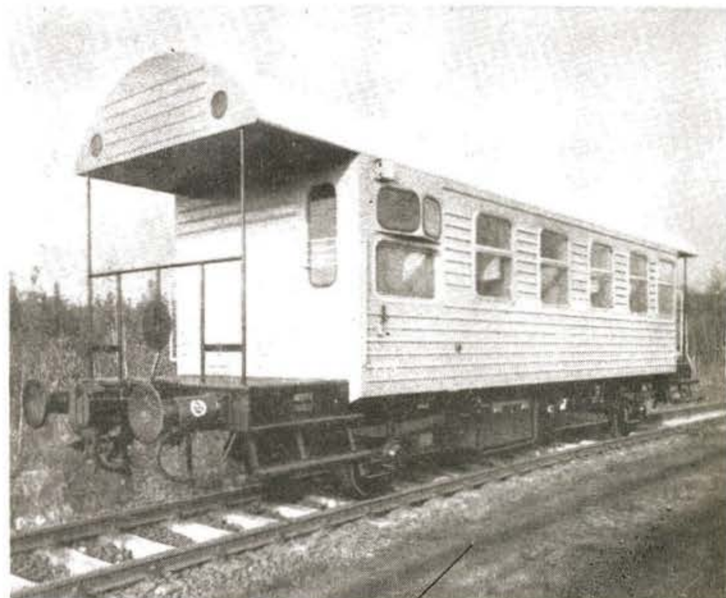
Bremsmannschaftswagen der Irakischen Staatsbahnen

Territoriale und klimatische Bedingungen in der Irakischen Republik beeinflussen in einem bestimmten Umfang auch das Betriebsgeschehen bei den Irakischen Staatsbahnen und die bei ihnen zum Einsatz gelangenden Betriebsmittel. Zu diesen Besonderheiten gehört unter anderem, daß alle Güterzüge vom gleichen Personal hin- und zurückgefahren werden. Dabei betragen die maximalen Entfernungen bis zu 1000 km. Aus diesem Grunde werden den Zügen Wagen beigestellt, in welchen die Personale für mehrere Tage Unterkunft finden. Es handelt sich hierbei um sogenannte Bremsmannschaftswagen. Im Rahmen der bestehenden langfristigen Handelsabkommen zwischen der Republik Irak und der DDR stand in den letzten Jahren vor dem Volkseigenen Schienenfahrzeugbau der DDR die Aufgabe, moderne und leistungsfähige Schienenfahrzeuge für die Irakische Staatsbahn zu entwickeln und zu fertigen, die den dortigen Betriebsbedingungngn gerecht werden. Neben Reisezugwagen und verschiedenen Typen von Güterwagen gehörte dazu eine Serie von eben diesen Bremsmannschaftswagen. Konstruktion und Bau lagen beim VEB Waggonbau Niesky.

1. Konstruktion

Es handelt sich bei dem Bremsmannschaftswagen um ein nach dem Prinzip des wirtschaftlichen Leichtbaues konstruiertes Fahrzeug. Das Untergestell ist in Schweißkonstruktion ausgeführt. Die Langträger bestehen aus abgekanteten Walzprofilen. Ein als Kastenträger ausgebildeter Querträger verbindet Kupplungsträger und Pufferstreben miteinander. Diesem fällt die Aufgabe zu, die Zug- und Druckbeanspruchung der Mittelpufferkupplung und teilweise die Pufferkräfte auf die Langträger und damit auf das gesamte Untergestell zu übertragen.
Im Bereich des Wagenkastens ist auf das Untergestell der gesickte Fußboden aufgelegt. Darauf sind Auflagehölzer für die Fußbodenplatten aufgeschraubt.
An die Langträger werden die Achshalter angenietet. Sie bestehen aus Manganstahl und nehmen ein überkritisches Laufwerk mit Doppelschakengehänge auf. Der Laufkreisdurchmesser der Radsätze beträgt 960 mm. Auf einer Achse ist die Riemenscheibe für den Generatorantrieb angeordnet. Als Achslager kommen Zylinderrollenlager zur Verwendung. Abgefedert wird das Fahrzeug durch 4 achtlagige Blatttragfedern. Der Wagenkasten wird über die Federböcke und Doppelschakengehänge abgestützt.
Als Zug- und Stoßvorrichtung gelangt die automatische Mittelpufferkupplung SA 3, wie sie sich auch in der Sowjetunion im Einsatz befindet, zur Anwendung. Zusätzlich zur Mittelpufferkupplung sind zwei nichtdrehbare Hülsenpuffer angebracht. Die Pufferteller der Puffer sind im Gegensatz zu den herkömmlichen beide gewölbt. An beiden Wagenenden ist jeweils an den diagonal entgegengesetzten Seiten die Betätigungseinrichtung für die automatische Kupplung angeordnet. Der Wagenkasten ist ebenfalls in Ganzstahl-Leichtbauweise gestaltet und vollständig geschweißt. Verwendet wurden gewalzte Leichtprofile und abgekantete Blechprofile. Die Dachbeblechung ist glatt ausgeführt, während die Seiten- und Stirnwände zur Erlangung einer höheren Stabilität gesickt sind.
Die Wagen besitzen an jedem Ende eine überdachte Plattform, die an den Seiten offen und je 1200 mm lang sind. Die Stirnseiten werden durch ein Geländer abgegrenzt. An einem Wagenende befindet sich eine Leiter, die das Besteigen des Daches zum Zwecke des Füllens des Wasserbehälters von oben ermöglicht. An diesem Dachende befindet sich auch ein kurzer Laufsteg. Zum Besteigen der Plattform sind beiderseitig Tritte und Griffe angeordnet. Die Tritte sind mit Trittrosten und die Griffe mit einem Plastüberzug versehen.
Der gesamte Wagenkasten ist mit einer 2 · · · 3 mm dicken Schicht Antidröhnmasse zur Schalldämpfung überzogen. Seiten-, Stirnwände und Dach wurden mit Matten

Bild 1 Bremsmannschaftswagen der Irakischen Staatsbahnen



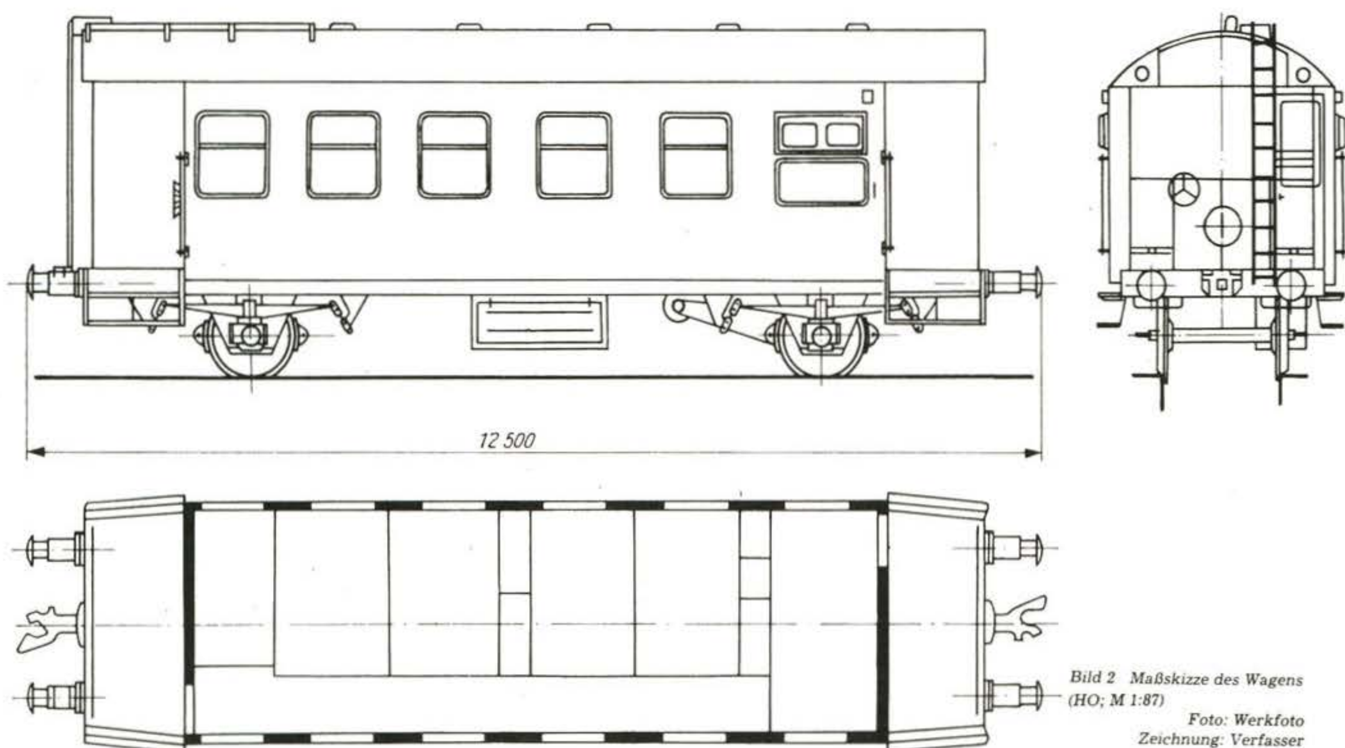


Bild 2 Maßskizze des Wagens (HO; M 1:87)
Foto: Werkfoto
Zeichnung: Verfasser

aus superfeiner Glaswolle isoliert. Die Matten sind mit Aluminiumfolie kaschiert. Sie werden in Polyäthylenfolien luftdicht eingeschweißt.
An Bremsausrüstungen verfügen die Fahrzeuge über eine Handbremse, die einmal von einer Plattform und zum anderen vom Dienstraum aus betätigt werden kann. Es ist eine auf beide Radsätze wirkende Spindelhandbremse. Die Kraftübertragung erfolgt vom Handrad aus über eine Gallkette auf die Handbremswelle und über einen weiteren Kettentrieb auf die Bremsspindel. Diese ist mit der Handbremszugstange verbunden.
Des weiteren ist der Bremsmannschaftswagen mit einer Druckluftbremse der Baurt KE—GP 12" ausgerüstet. Alle Bremsarmaturen sind im Untergestell untergebracht. Im Dienstraum und in der Küche befindet sich eine Notbremseinrichtung.

2. Innenausbau

Das Fahrzeug ist in folgende Abteile aufgegliedert
— Dienstraum
— Abteil für Zugpersonal
— Abteil für Lokpersonal
— Abteil für Zugbegleiter
— Küche
— Toilette
— Seitengang
Die Abteile untereinander werden durch Trenn- und Schrankwände getrennt. Die Abgrenzung zum Gang erfolgt durch die Gangwand. Die Zwischenwände sind teilweise mit Aluminiumblech, Sprelacart oder verzinktem Stahlblech, welches lackiert ist, überzogen. Die als Zwischenwände eingebauten Schrankwände nehmen Geräte, Armaturen auf bzw. dienen als Kleiderablagen. Alle Abteile werden durch Drehtüren vom Seitengang aus betreten. Sie besitzen mit Ausnahme der Toilettentür Scheiben aus Sicherheitsglas. Der Gang selbst wird von der Plattform durch die Stirnwandtür bzw. vom Dienstraum aus betreten. Die Scheibe der Stirnwandtür ist innen und außen jeweils mit einem Schutzgitter versehen. Auffallend an den Fahrzeugen sind die Fenstergestaltung und Fensteranordnung. An jeder Wagenseite befinden sich 5 Übersetzfenster üblicher Ausführung, wobei sich jedoch das obere Fensterteil beim Öffnen nach innen übersetzt. Im geöffneten Zustand können in die Öffnungen Moskitofenster eingesetzt werden. Im Dienstraum befinden sich zwei Fallfenster und zwei Aussichtsfenster. Die Fallfenster bestehen aus Leichtmetallrahmen und einfachen Sicherheitsglasscheiben. Auch hier kann im geöffneten Zustand ein Moskitofenster eingesetzt werden.
Oberhalb der Fallfenster ist das Aussichtsfenster angebracht. Es ragt 155 mm über die Seitenwand hinaus und ist von außen auf die Seitenwand aufgeschraubt. Die Fensterflächen sind zweigeteilt.
Der Fußboden ist abschließend mit einem Fußbodenbelag überzogen.
Seitenwände und Stirnwand mit Ausnahme der Toilette sind innen mit Hartfaserplatten, auf welche beidseitig Sprelacart geklebt ist, verkleidet. Die Stöße sind mit Aluminiumleisten abgedeckt. Die Decke ist mit Hartfaserplatten mit beiderseitig aufgeklebtem Schichtpreßstoff ausgekleidet. In der Toilette und Küche wurde die Deckenverkleidung durch Holzverbundplatten und 1,5-mm-Aluminiumblech bzw. 1-mm-verzinktem-Stahlblech vorgenommen.

3. Ausrüstung

Entsprechend dem vorgesehenen Einsatzzweck verfügen die Fahrzeuge über eine Reihe von Ausrüstungsgegenständen. Dazu gehören für jeden Raum zunächst einmal motorgetriebene Lüfter, die eine ausreichende Be- und Entlüftung ermöglichen. Darüber hinaus sind über alle Abteile verteilt noch statische Lüfter angebracht, die mittels Griffstangen geöffnet bzw. geschlossen werden können. In den Abteilen für Zugbegleiter und Lokpersonal sind je zwei Liegen (obere und untere) und im

Abteil für Zugpersonal eine Liege angebracht. Die untere Liege verschließt jeweils gleichzeitig den Bettkasten. Gepolstert sind die Liegen mit Schaumstoff, und obenauf sind sie mit Polsterkunstleder bespannt. Über der unteren Liege ist an der Wand eine Rückenlehne angebracht, so daß sie somit als Sitzbank dient. Die obere Liege wird im Normalfall an die Wand geklappt.

Jedes Fahrzeug besitzt eine Brauchwasserversorgungsanlage. Das benötigte Wasser befindet sich in dem im Dachraum über der Toilette eingebauten Wasserbehälter mit einem Fassungsvermögen von 500 Litern. An jeder Wagenlängsseite sind Füllstutzen vorhanden, über welche die Füllung erfolgt. Ein weiterer Füllstutzen ist auf dem Dach vorhanden und über Leiter und Laufsteg erreichbar.

In der Küche ist eine Flüssiggas-Kochanlage Typ KG 2 B 5 zur Zubereitung warmer Speisen und Getränke eingebaut. Die Gasflasche hat ein Füllgewicht von 5 kg.

Für die Stromversorgung sind die Fahrzeuge jeweils mit einem Gleichstrom-Generator ausgerüstet, der eine Spannung von 52 V bei 4,9 kW Leistung erzeugt. Der Antrieb des Generators erfolgt mittels Flachriemen über eine auf einer Achse befindliche Riemenscheibe. Bei geringer Fahrgeschwindigkeit und während des Stillstandes wird die elektrische Ausrüstung durch eine Bleibatterie versorgt. Sie gewährleistet bei Ausfall des Generators einen zwei- bis dreistündigen Betrieb der gesamten Elektroanlage.

Zur Ausrüstung der Fahrzeuge gehören weiter elektrische Schlußleuchten. Davon befinden sich an jeder Dachstirnwand zwei. An jeder Seite des Dienstraumes ist eine Signallampe angebracht. Diese Lampe ist zweifarbig. Sie hat in jeder Richtung eine weiße und eine rote Scheibe. Die Wechselschaltung, rotes Licht zum Zugende, weißes Licht zur Zugspitze, wird von der Schalttafel aus gesteuert.

Die Abteile selbst sind mit einer Reihe Inventar ausgerüstet, das dazu beiträgt, den Personalen eine den Umständen entsprechende angenehme Wohnatmosphäre zu schaffen.

Die Fahrzeuge besitzen einen grauen Alkydharzanstrich und sind entsprechend den Forderungen der Irakischen Staatsbahn beschriftet.

4. Technische Kennziffern

Länge des Wagens über Puffer	12500 mm
Länge des Untergestells über Kopfstücke	11120 mm
Länge des Wagenkastens über Blech	8724 mm
Breite des Wagens über Blech	2800 mm
Höhe des Wagens (SO)	4200 mm
Achsstand	7000 mm
Radsätze, Laufkreisdurchmesser	960 mm
Achslager	Rollenachslager
Spurweite	1435 mm
Eigenmasse	ca. 20 t
Achslast	ca. 10 Mp
Laufgeschwindigkeit	100 km/h
kleinster befahrbarer Kurvenradius	150 m
Zug- und Stoßvorrichtung	autom. Mittelpuffer-Kupplung SA 3 und Hülsenpuffer
Energieversorgung (Bordspannung)	52 V
Batterie	195 Ah
Umgrenzung	nach UIC 500 V und IRR

Literatur
Technische Beschreibung (Werksschrift)

Ing. J. SCHROCK (DMV), Brandenburg

Eine einfache Schaltung für den Wendezugbetrieb

Neben normal gebildeten Reisezügen mit der Lokomotive an der Spitze setzt die DR immer mehr Wendezüge ein. Den Modelleisenbahner reizt dabei die Nachbildung solcher Züge, zumal die dazu erforderlichen Fahrzeuge auch im Handel erhältlich sind und nach leichter Veränderung für den Wendezugbetrieb eingesetzt werden können. Ich denke dabei an die vierteiligen Doppelstockeinheiten. Ein Wendezug ist ja ein Zug mit einem Befehlsstand an jedem Zugende, da einmal die Lokomotive vorn läuft und den Zug zieht, im anderen Fall jedoch der Steuerwagen vorausläuft und die Lok den Zug schiebt.

Unsere Blockschaltungen auf den Modelleisenbahnanlagen sind in den meisten Fällen so aufgebaut, daß nur Züge mit vorausfahrender Lokomotive normalerweise vor einem „Halt" zeigenden Signal stehenbleiben. Bei einer geschobenen Zugeinheit würde der ganze Zug bereits am Signal vorbeigefahren sein, ehe die Lokomotive den spannungslosen Gleisabschnitt erreicht hat. Solche Verhältnisse sind nicht vorbildgerecht, und so gibt es viele Lösungen zur Veränderung dieses Zustandes. Es werden z. B. zusätzliche Gleichrichter in den Zug eingebaut, die mittels Kabel über die gesamte Zuglänge mit der Lokomotive verbunden sind. Diese Zugeinheiten sind dann nicht beliebig in anderer Zusammenstellung einsetzbar oder doch nur dann, wenn kontaktgebende Kupplungen vorhanden sind.

Einfacher ist es, die Steuerung über Kontakte vom Gleis her so einzuleiten, daß immer der erste Radsatz, Metallräder vorausgesetzt, die Auslösung der Schaltfunktion vollzieht. Für die freie Strecke zeigt Bild 1 eine der möglichen Ausführungen. Bei „Halt" zeigendem Signal wird die Abschaltstrecke so lange mit Fahrspannung versorgt, bis der erste Radsatz des Zuges den Kontakt K1 erreicht hat. Dabei spielt es keine Rolle, ob dieser Radsatz zu einem Triebfahrzeug oder zum Steuerwagen eines

Wendezuges gehört. Bei Lichtsignalen werden wegen eventuell fehlender Schalter normale Schaltrelais eingesetzt und mitgeschaltet.

In Abstellbahnhöfen, die meist verdeckt angeordnet sind, läßt sich das gleiche Prinzip wie bei der freien Strecke anwenden (Bilder 2a und 2b). Die Züge fahren im Richtungsverkehr in die Gleisharfe ein und schalten beim Erreichen der Kontakte die Fahrspannung ab. Gleichzeitig wird nach der Gleisbelegung die Einfahrweiche auf das nächste noch freie Gleis umgeschaltet. Die Rückmeldung des besetzten Gleises erfolgt über die Rückmeldekontakte der Relais und über entsprechende Signallämpchen, die im Stellpult angeordnet werden. Die Ausfahrt eines Zuges erfolgt durch Betätigung einer der Taster Ta1 bis Ta3. In der Schaltung nach Bild 2a müssen sie so lange gedrückt werden, bis die gesamte Zuglänge die Kontakte K1, K2 oder K3 überfahren hat, da sonst über diese Kontakte eine nochmalige Abschaltung des betreffenden Abstellgleises erfolgt. Läßt sich diese lange Betätigungszeit nicht erzielen, so kann durch ein Relais R4 die Spannung zu den Relais R1 bis R3 nach erfolgter Umschaltung abgeschaltet werden (Bild 2b). Die Ausfahrweichen erhalten eigene Kontakte und werden durch die ausfahrenden Züge gesteuert (Bild 3). Vereinfachen

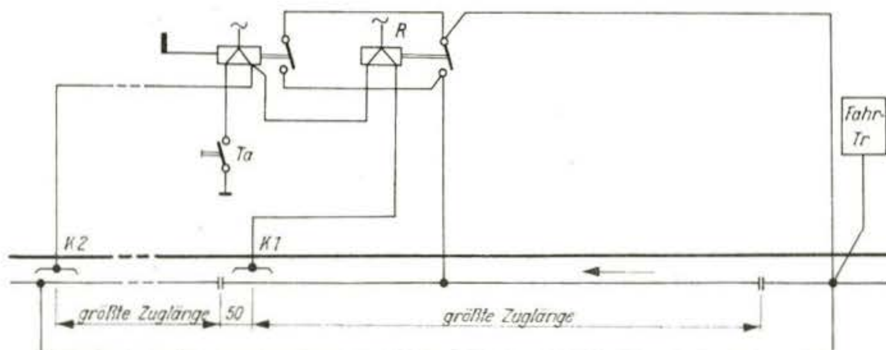


Bild 1

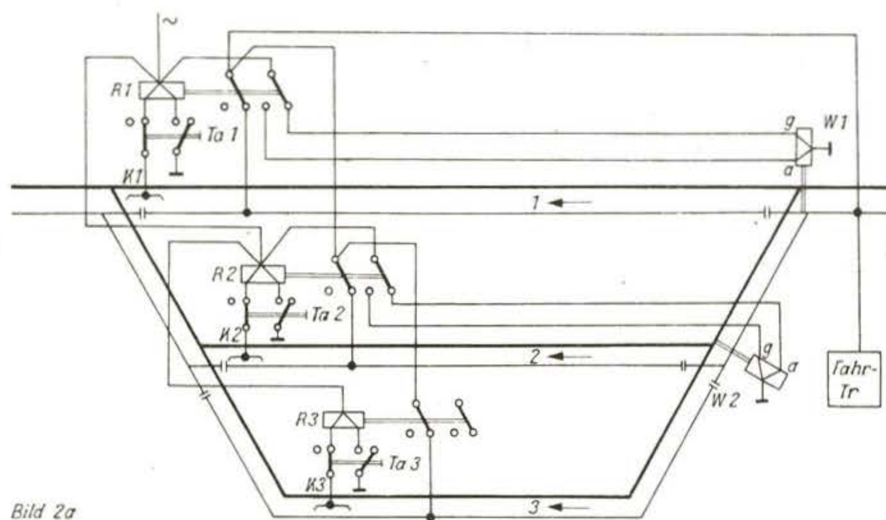


Bild 2a

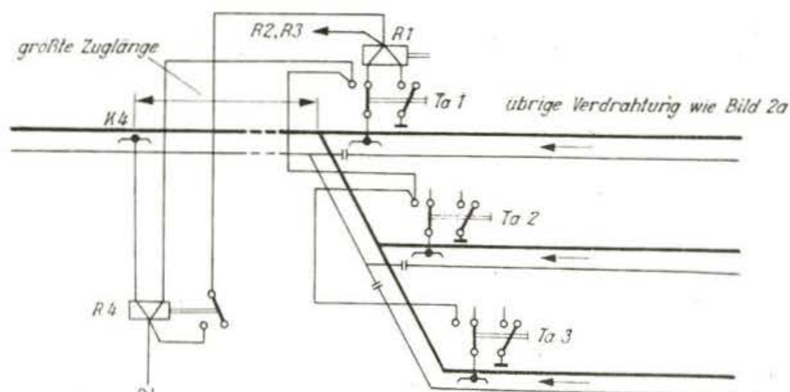


Bild 2b

läßt sich die Schaltung der Ausfahrweichen, wenn selbstschaltende Relais mit drei Umschaltern eingesetzt werden können. Weichen ohne elektromagnetischen Antrieb, sogenannte Handweichen, eignen sich hierzu besonders und sind billiger. Die Zungen dieser Weichen sind durch dünne Isolierzwischenlagen von den durchgehenden Außenschienen zu trennen, da sie vom ersten Radsatz aufgeschnitten werden und es sonst zu einem Kurzschluß kommt (Bild 4). Dem Komplex „Zunge—Herzstück" muß die Fahrspannung über den dritten Umschalter der Relais R1 bis R3 zugeführt werden. Für Stumpfgleise ist in Bild 5 eine mögliche Lösung dargestellt. Der erste Zug fährt bis kurz vor den Prellbock, wo er den Kontakt K1 berührt und somit durch R1 die Fahrspannung abschaltet. Gleichzeitig wird Weiche W1 umgeschaltet. Der Zug ist abgestellt und gesichert. Bei Ausfahrt drückt man den Taster Ta1, und der Zug fährt zurück, jedoch muß vorher der Fahrregler umgeschaltet werden. Auch hier wieder das gleiche Prinzip. Auf ein Relais R4 kann verzichtet werden, da das Metallrad sofort den Kontakt verläßt. So sind unter Verwendung handelsüblicher Relais Schaltungen entstanden, die für den Einsatz von Wendezügen, ohne komplizierte Einbauten und Änderungen an den Fahrzeugen, geeignet sind.

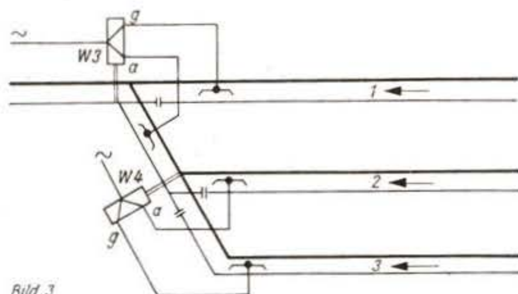


Bild 3

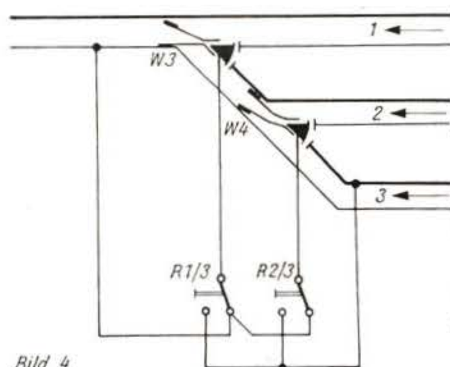
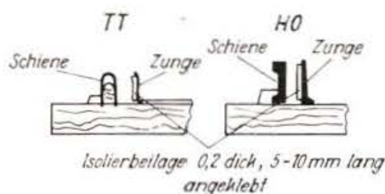


Bild 4



Fahrstromzuführung bei drei Umschaltern je Relais R1 bis R3

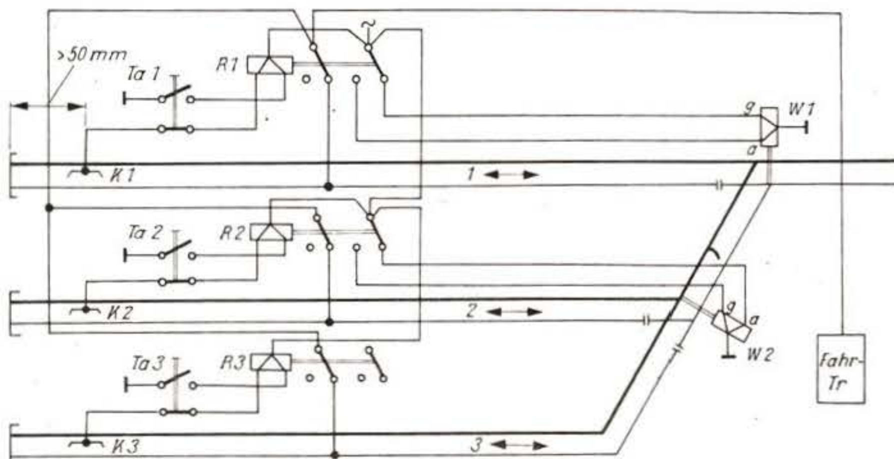


Bild 5

Ing. J. SCHROCK (DMV), Brandenburg

Gleisplanentwürfe — Zwei Beispiele für N und TT

Bei meinen Anlagenplanungen, deren Ergebnisse bereits veröffentlicht worden sind [1] [2], kamen sozusagen als Nebenprodukt zwei Gleispläne heraus, die durch ihre Ausführung gegebenenfalls zum Nachbau anregen können, weshalb eine Beschreibung dieser Anlagen erfolgen soll.

1. N-Anlage (Bilder 1 bis 3)

Sie ist nur 450 mm breit, aber 3000 mm lang, zweiteilig und beim Bau und Transport der einzelnen Anlagenteile leicht zu handhaben. Der Gleisplan stellt den Endbahnhof einer eingleisigen Hauptbahn dar, von dem aus noch eine Nebenbahn die Höhen der Modellandschaft erklimmt. Unter der Voraussetzung, daß auch die Hauptbahn starke Neigungsverhältnisse zu bewältigen hat, wird Schiebebetrieb vorgesehen, d. h., jeder Wagenzug wird gezogen und geschoben. Bergab läuft die zweite Lokomotive am Zug mit, um die Streckenbelegung zu verringern, denn sie muß ja sowieso zurück, um dem nächsten Zug die Bewältigung der starken Rampe zu erleichtern.
Sie werden ganz richtig vermuten, daß die Sache hier einen Haken hat. Und das ist auch so. Der Zug müßte normalerweise über eine Kehrschleife in den Endbahnhof zurückkommen. Diese Endschleife sollte jedoch vermieden werden. Der unterirdische Abstellbahnhof hat bei dieser Anlage nämlich nur Stumpfgleise. Die Schaltung dieser Gleise kann nach [3] erfolgen. Infolge der Zuordnung einer zweiten Lokomotive brauchen die Züge nicht zu wenden. Man erspart sich auf diese Weise einige komplizierte Schaltungen und geistraubende Planungsarbeiten. Finanziell ergeben sich kaum Einsparungen, denn der Wegfall einiger Weichen und Relais wird durch die Beschaffung zusätzlicher Lokomotiven aufgehoben. Die Zweitloks müssen nicht unbedingt einen eigenen Antrieb besitzen, denn sie können als Attrappe mitfahren. Schwierigkeiten gibt es in diesem Fall bei Rangiermanövern im Endbahnhof, besonders bei Güterzügen. Wie fährt man diese Lokomotiven vom Zug weg?
Wendezüge benötigen nach wie vor nur eine Lokomotive. Mit ihnen hat man den geringsten Ärger.
Als Lokomotiven werden vorteilhaft solche eingesetzt, die im Endbahnhof nicht drehen müssen. Die Drehscheibe ist der Nebenbahn zugeordnet und aus Platzgründen als Segment-Drehscheibe ausgebildet. Die Länge der Brücke ist so bemessen, daß eine BR 55 noch gedreht werden kann. Solche Drehscheiben gibt es auch beim Vorbild.
Als Ausziehgleis wird das Ausfahrgleis der Nebenbahn benutzt.
Zum Nebenbahn-Endbahnhof gehört noch ein Steinbruch und/oder ein Zementwerk. Silo- und Selbstentladewagen können dann hier eingesetzt werden.
Die Tunnelportale lassen sich modellmäßig ausführen, da sie, bis auf eins, in der Geraden liegen und über ihrer Portalöffnung genügend Höhe für die Nachbildung des Gebirges vorhanden ist.
Das Bild 1 zeigt die Anlage in perspektivischer Darstellung, und auf Bild 2 ist die elektrische Trennung der Bahnhofsgleise nach [4] dargestellt. Die Gleise 2, 3 und 4 sind in der Mitte zusätzlich getrennt, um die zwei Lokomotiven eines Zuges unabhängig voneinander steuern zu können. Im Normalfall sind die beiden Buchsen eines solchen Gleises durch Überbrückungsstecker miteinander verbunden. Nach Einfahrt des Zuges werden diese Stecker entfernt und nur die Buchse durch den Fahrstromregler mit dem Rangiertrafo verbunden, die auf der Seite der zu bewegenden Lokomotive liegt.

2. TT-Anlage (Bilder 4 und 5)

Die hier vorgestellte Heimanlage zeigt, wie auf kleiner Fläche eine Anlage mit verhältnismäßig langen Strecken und fast vorbildgerechter Streckenführung aufgebaut werden kann.
Die Hauptbahn ist zweigleisig und elektrifiziert. In der Haltestelle C-Stadt können für die Fahrleitung sämtliche Typen der Quertragwerke des VEB Eisenbahnmodellbau Plauen aufgestellt werden. Die Gleisbögen haben im äußeren Kreis einen Radius von R = 600 mm. Auch mit den Radien R = 425 mm und 465 mm erhält man noch eine recht annehmbare Gleisführung. Für die Ausführung dieser Radien wurde in [5] bereits eine Anleitung gegeben. Die Fahrdrähte der Fahrleitung werden hiernach in

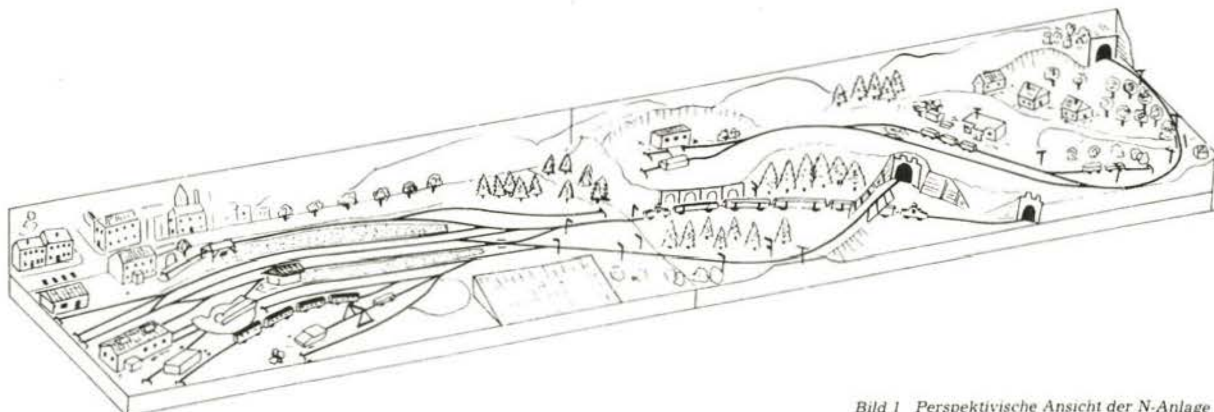


Bild 1 Perspektivische Ansicht der N-Anlage

2/1-Längen eingesetzt, wobei die inneren Fahrdrähte geringfügig zu kürzen sind. Die Hauptbahn endet beiderseits in Kehrschleifen. Während die eine nur einen Zwangsaufenthalt erlaubt, ist die andere zu einem viergleisigen Abstellbahnhof ausgebaut. Die Nebenbahn hat einen kleinen Endbahnhof, der jedoch viele Rangiermöglichkeiten zuläßt. Wegen der großen Radien war als Gleismaterial solches des VEB Modellgleis- und Werkzeugbau Sebnitz vorgesehen. Weichen sollten besser im Selbstbau aus diesem Gleismaterial angefertigt werden.

Die Kontakte der Weichenantriebe schalten gleichzeitig den Fahrstrom, je nach Weichenstellung, an die einzelnen Gleise an, deren Trennstellen in Bild 5 dargestellt sind. Die Nebenbahn bedient außerdem einen Gleisanschluß. Für die hier beschäftigten Werktätigen ist ein Haltepunkt eingerichtet. Ein Zwangsaufenthalt im Tunnel der Nebenbahn ist durchaus möglich, aber wegen der langen Strecke nicht unbedingt notwendig. Insgesamt könnten

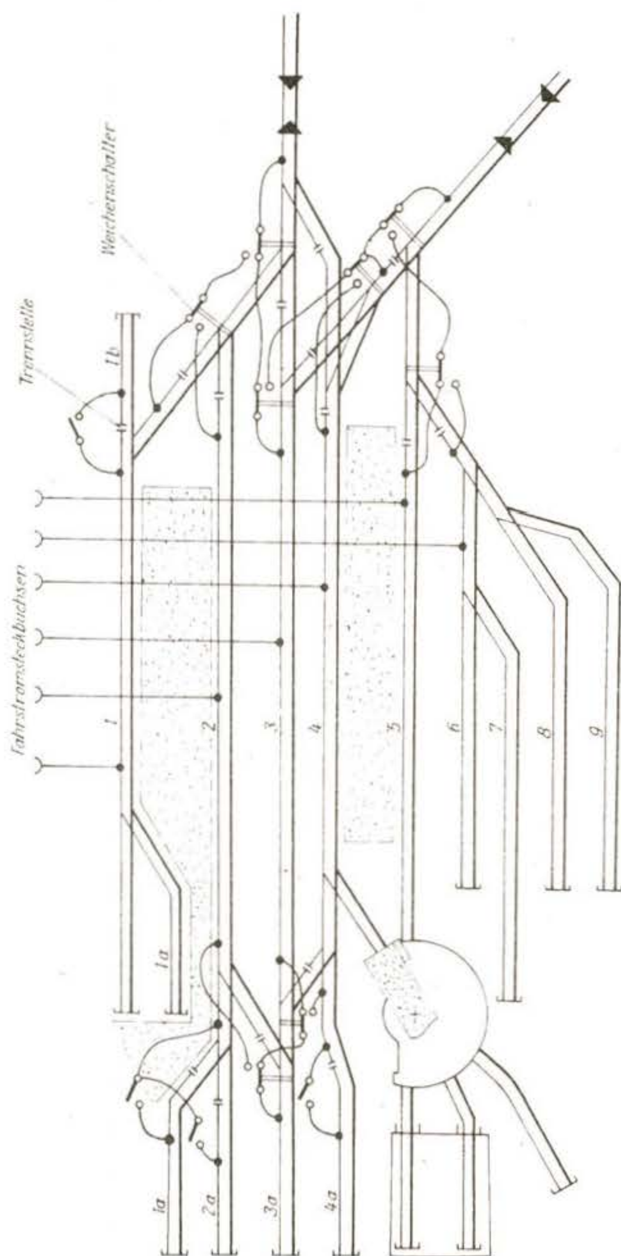


Bild 2 Anbringung der Trennstellen, Fahrstromversorgung und Weichenschalteranordnung dieser Anlage im Bahnhof

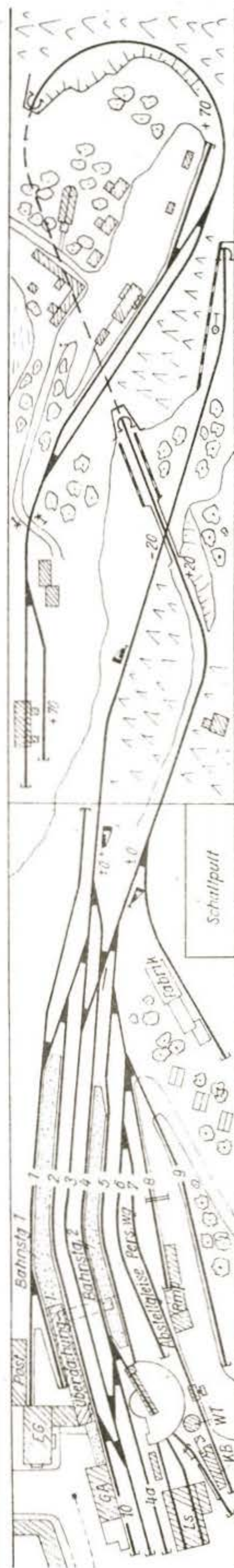


Bild 3 Gleisplan der N-Anlage

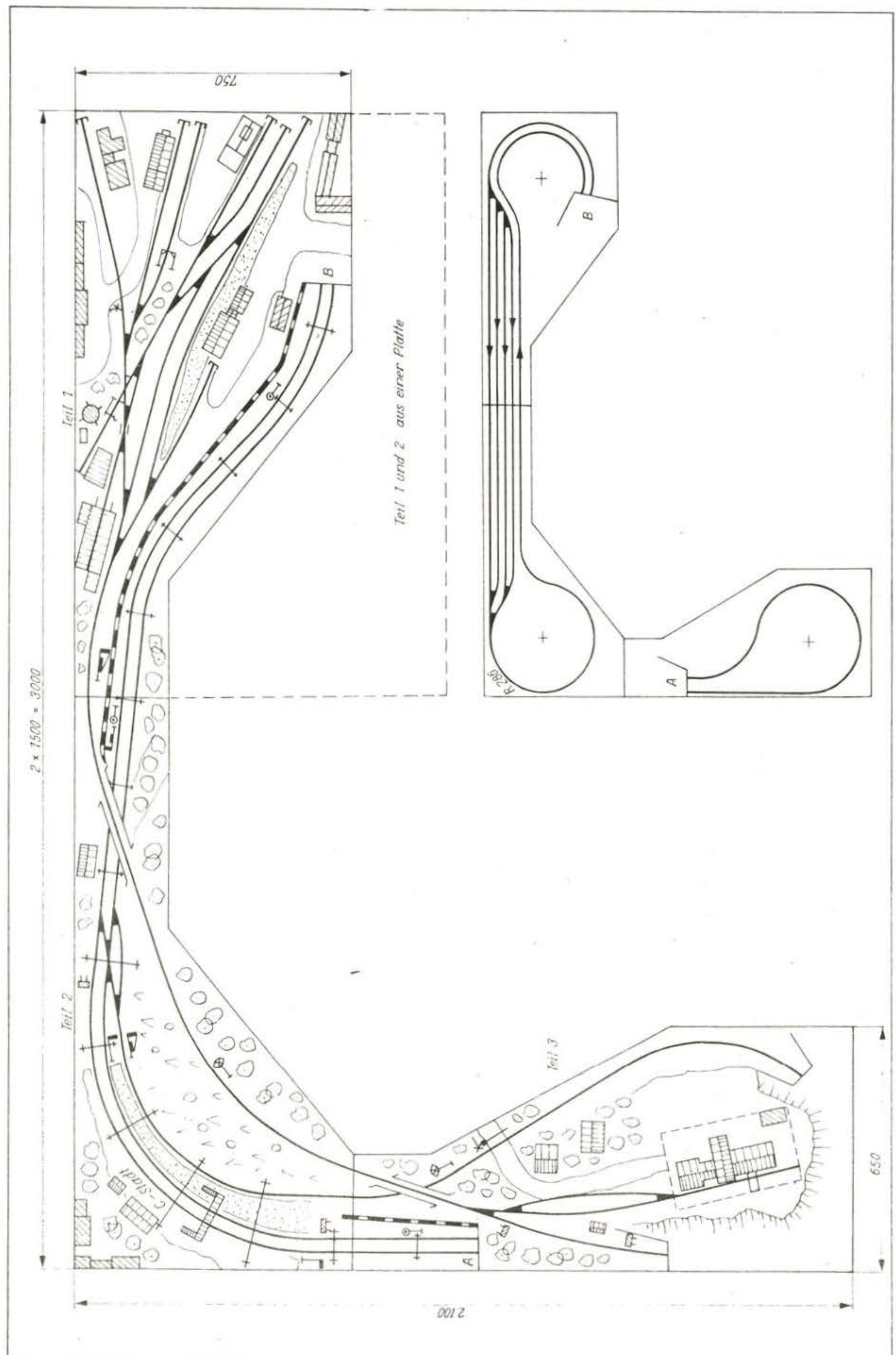

750
2 × 1500 = 3000
Teil 1
Teil 2
Teil 3
Teil 1 und 2 aus einer Platte
A
B
650
2100

Bild 4 Gleisplan der TT-Anlage; die Plattenteile 1 und 2 wurden spiegelgleich aus einer Platte ausgearbeitet. Rechts unten ist die Gleisführung der beiden nicht sichtbaren Kehrschleifen und des Abstellbahnhofs dargestellt. ◀

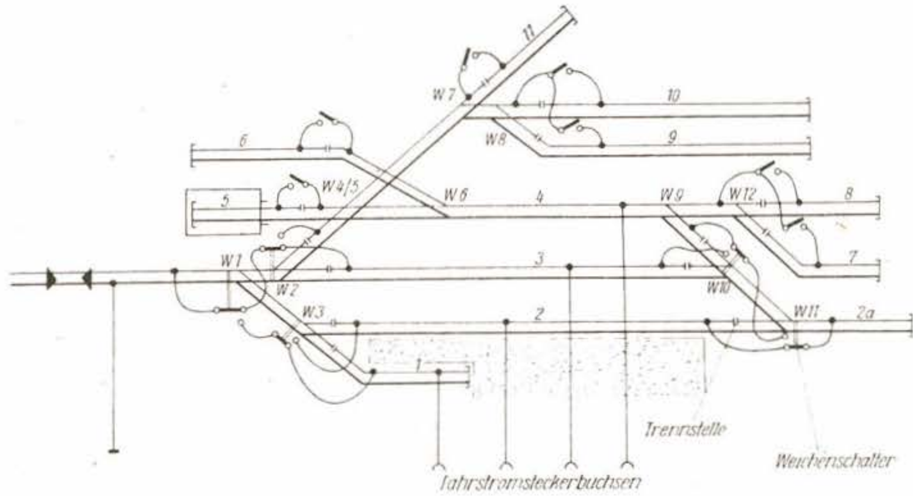


Bild 5 Schaltplan für die TT-Anlage, analog wie Bild 2
Zeichnungen: Verfasser

auf der Hauptbahn etwa sechs Züge untergebracht werden. Davon entfallen vier Züge auf den Abstellbahnhof, ein Zug auf die Kehrschleife und ein Zug auf die sichtbare Hauptstrecke.
Die Nebenbahn nimmt einschließlich des Bahnhofs zwei bis drei Züge auf. Insgesamt sind es also so viele, daß abwechslungsreich gefahren und verschiedene Zugbildungen vorgenommen werden können. Bei Einmannbedienung läßt sich diese Vielzahl gar nicht verkraften. Darum ist es zweckmäßig, die Steuerung der Züge im verdeckten Teil der Anlage zu automatisieren.
Die Anlage gestattet es, Schnellzüge mit sieben D-Zugwagen zu fahren. Die gesamte Zuglänge kann 1,6 m betragen. Doppeltraktion ist möglich, wenn nach [3] im Tunnelbahnhof geschaltet wird, da nicht, wie sonst, die erste Lokomotive auf dem abgeschalteten Gleisabschnitt steht und die zweite noch kräftig zieht.

Diese Ausführungen und die Bilder erläutern beide Anlagen anschaulich. Es ist zu hoffen, daß hiermit einige Anregungen für den Modelleisenbahnpraktiker gegeben wurden.

Literatur

[1] Schrock: Ellok-Betrieb mit geringem Aufwand für die Fahrleitung Der Modelleisenbahner 21 (1972) 8, S. 241
[2] Schrock: Einige Bemerkungen über Anlagen in der Nenngröße N Der Modelleisenbahner 22 (1973) 7, S. 206
[3] Schrock: Eine einfache Schaltung für den Wendezugbetrieb Der Modelleisenbahner 23 (1974) 5, S. 143
[4] Kurz: Die Stecktafel — Ein einfaches Mittel für die Fahrstromversorgung von Modellbahnen Der Modelleisenbahner 6 (1957) 8, S. 240
[5] Schrock: Modellgerechter Streckenbau bei der Nenngröße TT Der Modelleisenbahner 21 (1972) 12, S. 355

Fortsetzung von Seite 136

ferenz statt. Sicher ist, daß dort eine lebhafte Aussprache — auch zu den im Beitrag berührten Problem — stattfindet. Alle gewählten Funktionäre, auch die in den AG, sollten sich voll dafür einsetzen, daß die von den Mitgliedern unterbreiteten sachlichen und auch durchführbaren Vorschläge und Ideen, den örtlichen Gegebenheiten entsprechend, schrittweise realisiert werden. Im Juni wird die AG 1/15 in Kietz maßgeblich mit an der Festveranstaltung zum „Tag des Eisenbahners" 1974, gemeinsam mit der Redaktion „Fahrt frei" (die ihr 25jähriges Bestehen feiert), beteiligt sein. Die AG 1/11 „Verkehrsgeschichte" wirkt seit Wochen bereits an der Vorbereitung der Veranstaltungen anläßlich der Inbetriebnahme der S-Bahn-Strecke nach Bernau vor nunmehr 50 Jahren. Wenn Schaukästen/Vitrinen im Märkischen Museum und am Bahnhof Alexanderplatz von der Entwicklung und der Leistungsfähigkeit der Berliner S-Bahn Zeugnis ablegen sowie eine Anlage der Öffentlichkeit gezeigt wird — hierbei wollen die Freunde der AG 1/13 „Weinbergsweg" kräftig mitwirken —, dann sind das Aktivitäten, die gut zur Vorbereitung des 3. Verbandstages im August in Dresden passen. Wir sind auch sicher, daß Berliner Freunde unter den Preisträgern des XXI. Internationalen Modellbahnwettbewerbs zu finden sein werden.

Bei all unseren Bemühungen vergessen wir nicht, die natürliche Bindung zur DR auszubauen und zu festigen. Und wenn beispielsweise die AG 1/11 „Verkehrsgeschichte" den hervorragenden Kulturraum des Bahnhofs Alexanderplatz seit Jahresanfang für ihre Vortragstätigkeit mit benutzen kann — die Zuhörerzahl kletterte sprunghaft —, dann ist das ein Ausdruck verständnisvoller Kooperation zwischen dem BV und Reichsbahn-Dienststellen.
Es war nicht möglich, auf alle Einzelheiten und Aktivitäten unserer Arbeitsgemeinschaften einzugehen. Nur noch soviel:
Von der Ende des Jahres in den Ausstellungsräumen am Fernsehturm geplanten 4. Berliner Modelleisenbahnausstellung, 1972 besuchten uns 50919 Berliner und Gäste aus nah und fern, verspricht sich der BV Berlin auch einen Aufschwung in der Mitgliederzahl. — Die Voraussetzungen zu einer lebendigen und überzeugenden Werbung kann ein BV allein nicht schaffen. Handzettel, Plakate, Minisouvenirs, die auf den DMV hinweisen, und vielleicht sogar eine kleine ansprechende Broschüre sollten zentral entworfen und gefertigt werden.
Im Dezember wird erneut Bilanz gezogen. Berlin hat den Willen, im DDR-Maßstab einen der vorderen Plätze zu belegen.

Koschmann
Mitglied des BV Berlin

WISSEN SIE SCHON ...

● daß in den Bahnhöfen Geltendorf und Kempten (Allgäu) die Deutsche Bundesbahn einen neuartigen Weichenantrieb erprobt, bei dem die Stellkraft des Elektromotors nicht mehr mechanisch, sondern durch ein Hydraulik-System auf die Weichenzungen übertragen wird? Dabei entfallen das Getriebe und die Stellkraftkupplung des elektromechanischen Antriebs. Ki.

● daß Hollands größte Stadt Amsterdam trotz des 1971 begonnenen U-Bahn-Baus weiterhin ihr Straßenbahnnetz ausbaut?
25 achtachsige Doppelgelenktriebwagen für den Einrichtungsbetrieb wurden 1973 in Dienst gestellt. Ki.

● daß die Bürger von Stadt und Kanton Zürich in der Schweiz in einer Volksabstimmung im Mai 1973 den geplanten Bau einer Untergrundbahn und eines regionalen Schnellbahnsystems abgelehnt haben?
In der ersten Ausbauphase sollte eine 27 km lange U-Bahn-Linie vom Flughafen Kloten über Oerlikon, das Stadtzentrum, durch das Limmattal nach Dietikon geführt werden. Ki.

● daß der Welt schnellster Eisenbahnzug bald in Japan verkehren wird?
Die JNR haben bereits mehrere Probefahrten mit dem für die Schnellverkehrsstrecke Okayama—Fukuoka vorgesehenen Triebwagenzug unternommen, so daß der Betrieb im März 1975 aufgenommen werden soll. Die Strecke ist eine Ergänzungslinie zu der bekannten Neuen Sanyo-Bahn. Die Höchstgeschwindigkeit dieses Elektrozuges wird 260 km/h sein, während die bisherigen Züge auf der Schnellbahn „nur" 210 km/h erreichten. Der Zug besteht aus vier Wagen vom Typ 961, einer verbesserten Version des Typs 951. Bei einer Testfahrt im vorigen Jahre erzielte er eine Rekordgeschwindigkeit von 286 km/h. Der neue Zug besitzt eine längere „Nase" und ist noch windschnittliger gebaut als sein Vorgänger.
▼ Foto: ADN

● daß bei den Indischen Eisenbahnen ein Programm für die Einführung neuzeitlicher Signal- und Sicherungstechnik verwirklicht wird?
Die Bahnhöfe Dadar, Santa Cruz und Andheri im Bereich Bombay wurden kürzlich mit Gleisbildstellwerken und Lichtsignalen ausgerüstet. Bis Anfang 1974 werden weitere 5 große Bahnhöfe, und zwar Bandra, Mahim, Bombay Central, Lower Parel und Churchgate, mit moderner Sicherungstechnik ausgestattet. Ki.

● daß Pläne bestehen, den auf der bedeutendsten Eisenbahnstrecke zwischen Mittel- und Südosteuropa zwischen dem österreichischen Grenzbahnhof Rosenbach und dem jugoslawischen Grenzbahnhof Jesenice gelegenen Karawanken-Tunnel zweigleisig auszubauen?
Die stark belastete Strecke ist durch den noch eingleisigen 7975 m langen Tunnel in ihrer Leistungsfähigkeit begrenzt.

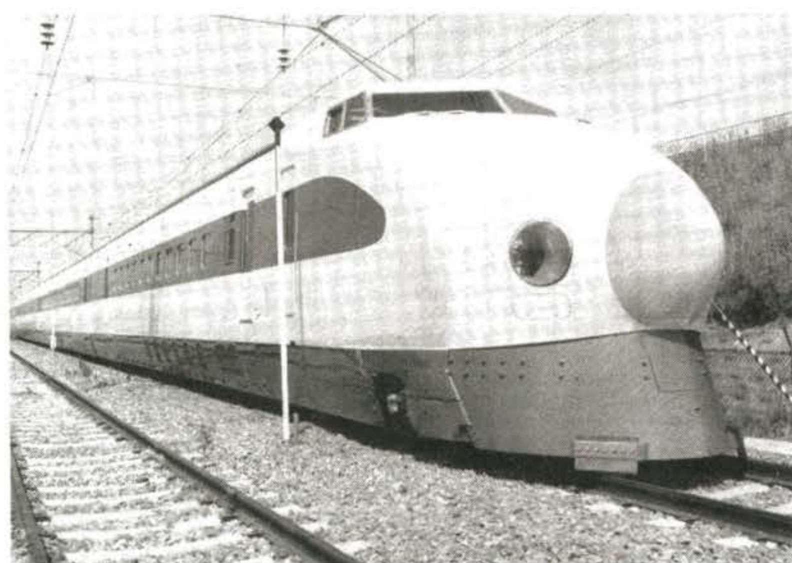
● daß die Französischen Staatsbahnen Ende 1973 die elektronische Platzreservierung eingeführt haben?
Die Reservierung für jeden beliebigen Zug auf jeder beliebigen Strecke wird von etwa 1000 Verkaufsstellen 2 Monate im voraus möglich sein.

● daß bei den Schweizerischen Bundesbahnen (SHB) im Personenbahnhof Biel versuchsweise eine Erdgas-Weichenheizanlage in Betrieb genommen wurde?

● daß die DDR in diesem Sommer mehr Autoreisezüge zwischen Dresden und Budapest zum Einsatz bringt?
Da die Nachfrage nach dieser Verbindung im vergangenen Jahr so hoch war, wurde das Leistungsangebot jetzt verdoppelt. Sechsmal in der Woche verkehrt nunmehr der beliebte kombinierte Schlaf- und Liegewagenzug mit Autobeförderung auf dieser Touristenstrecke. Re.

Kurze Messenotiz

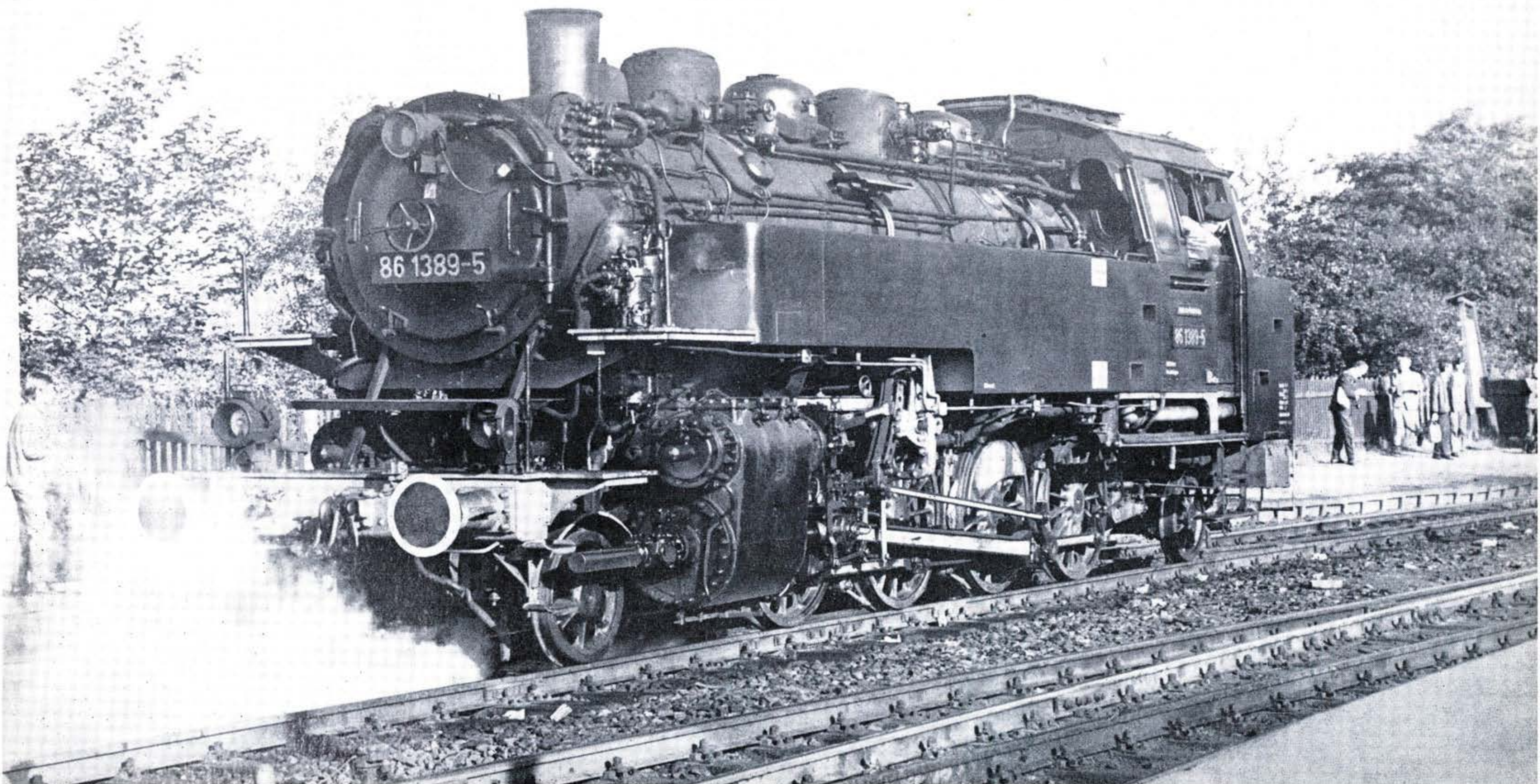
Sowohl aus Platzgründen in dieser Ausgabe als auch wegen der geringen Anzahl an Neuheiten in der Branche „Modelleisenbahn" auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1974 beschränken wir dieses Mal unsere Berichterstattung auf eine Notiz.
Es gab kein neues Modellbahnfahrzeug, gleich welcher Nenngröße. PIKO stellte lediglich eine Spielzeugeisenbahn vor, die zwar die Lücke für das spielende Kind schließt, aber für Modellbahner uninteressant ist.
VERO brachte in HO zwei Bausätze für Empfangsgebäude heraus, und zwar „Sonnenthal", einen Flachdachbau im modernen Stil, und „Domburg" in ländlichem Charakter.
Ansprechend ist das HO-Empfangsgebäude „Radeburg" von Mamos, das variabel aufgebaut werden kann. Dazu passend liefert derselbe Hersteller noch einen Bahnsteig im Oldtimer-Stil. Hervorzuheben ist die Maßstabstreue dieser Mamos-Modelle in Vollplast. Vom selben Hersteller kommen auch mehrere Hintergrundkulissen.
Ferner werden sich die TT-Freunde über ein weiteres Straßenfahrzeug, einen Wolga GAS-24, freuen. Schließlich bleibt noch eine 15°-Kreuzung für N vom VEB PIKO zu erwähnen, die im Sortiment noch fehlte.
Unseren Bildbericht mit weiterer Erläuterung dieser Neuheiten veröffentlichen wir im Heft 6/74.



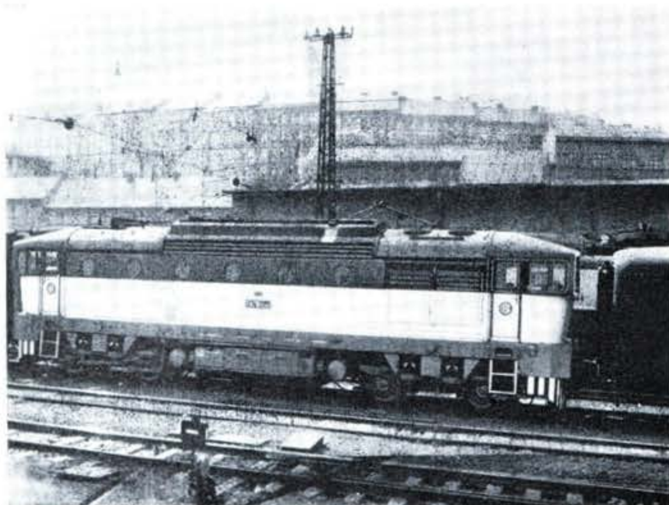
Lokfoto des Monats

Seite 151 ▶
1'D1'h2-Einheits-Tenderlokomotive der BR 86 der DR, Betriebsgattung Gt 46.15. Im Zeitraum von 1927 bis 1943 wurden insgesamt 750 Stück dieser BR beschafft, wobei allerdings die letzten bereits im Kriege hergestellten Maschinen bestimmte Vereinfachungen erfuhren und daher als BR 86 ÜK (Übergangs-Kriegslokomotiven) bezeichnet wurden.
Der Einsatz dieser Lokomotiven geschah hauptsächlich auf Nebenbahnen mit größeren und längeren Steigungen vor Personen- und gemischten Zügen. In der Ebene erreicht die Lokomotive eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Der Raddurchmesser der Treib- und Kuppelachsen beträgt 1400 mm, wodurch eine schnelle Beschleunigung im Güterzugdienst in der Ebene und im Personenzugdienst im Mittelgebirgsraum gewährleistet ist. In der Waagerechten kann die Maschine Güterzüge von 635 t mit 70 km/h fördern, Reisezüge von 570 t schleppt sie in der Waagerechten mit 80 km/h. Als Tenderlok mit der Achsfolge 1'D1' kann sie gut im Pendelverkehr auf Strecken mit Bahnhöfen ohne Drehscheibe verwendet werden. Als Entwurf der Einheitslokomotiven hat sie große Ähnlichkeit mit der kleineren 1'C1'-Lok der BR 64.

1'D1'h2-Einheits-Tenderlokomotive der BR 86 der DR *Foto: Rolf Steinicke, Gotha*

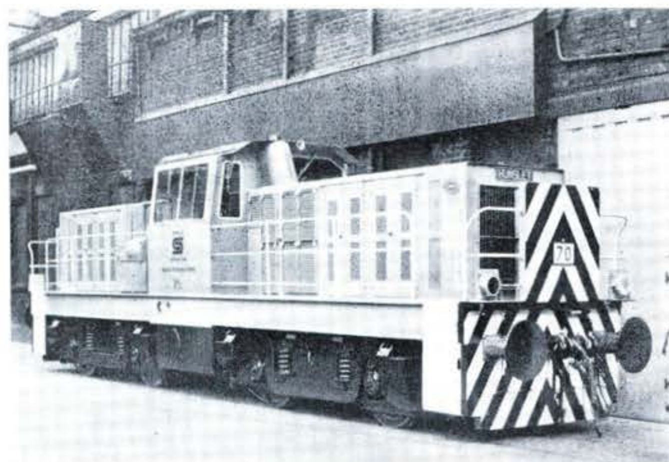






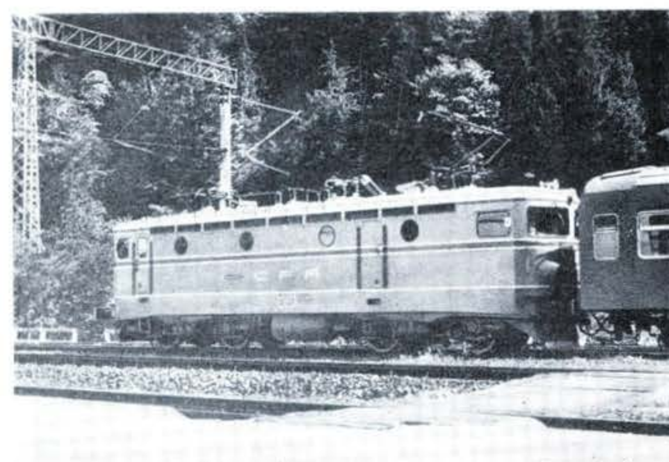


ČSD-Diesellokomotive der Reihe T 478.3, die wegen ihrer vorstehenden Führerstandsfenster von den Eisenbahnern „Brillenschlange" betitelt wird. Dieser Loktyp ist immer mehr auf den nicht elektrifizierten Strecken der ČSD vor allem im Schnellzugdienst anzutreffen.
Foto: A.-D. Lenz, Berlin



Britische leistungsfähige Diesellokomotive (1124 PS), hergestellt in den Hunslet Maschinenbauwerken, für den Einsatz in den Scunthorpe Stahlwerken der British Steel Corporation.
Da am Einsatzort hohe Temperaturen herrschen, sind alle zehn Maschinen dieser Serie mit Klimaeinrichtungen und besonderen Luftfiltern ausgerüstet. Foto: „European Railways"

Elektrische Thyristorlokomotive EC 010 der Rumänischen Staatsbahn im Bf Sinaia vor Schnellzug Bukarest – Brasov. Die Lok wurde nach schwedischer ASEA-Lizenz in der SFJR gebaut. Im Austausch erhält dafür Jugoslawien aus der SRR 6achsige Elloks. Foto: A.-D. Lenz, Berlin





STRECKEN-BEGEHUNG

Die Bahnhofsarten

Ein Bahnhof ist eine Bahnanlage mit mindestens einer Weiche, wo Züge beginnen, enden, kreuzen, überholen oder mit Gleiswechsel wenden können. Heute wollen wir uns einmal die verschiedenen Bahnhofsarten näher ansehen. Man unterscheidet einmal die Bahnhöfe im Hinblick auf ihre Aufgabe nach **Abstell-, Betriebswechsel-, Gemeinschafts-, Grenz-, Gruben-, Güter-, Hafen-, Industrie-, Personen-, Rangier- oder Transitbahnhöfen.** *Diese Bezeichnungen sind so eindeutig, daß man auf eine weitere Erklärung verzichten kann.*

Ferner kennt man nach ihrer Lage im Bahnnetz **Anschluß-, Berührungs-, End-, Knoten-, Kreuzungs-, Spurwechsel-, Trennungs-, Turm-, Vor- und Zwischenbahnhöfe.** Von einem *Anschlußbf* gehen eine oder mehrere Strecken aus. Wie der Name schon sagt, berühren sich in einem *Berührungsbf* zwei durchgehende Strecken, ohne ohne sich zu kreuzen. Ein *Endbf* ist der Anfangs- bzw. Endpunkt einer Strecke. Unter einem *Knotenbf* versteht man im Güterverkehr einen größeren Güterbf, auf dem entsprechende Umschlagtechnik vorhanden ist und der einen ganzen Bereich bedient, nachdem zahlreiche kleine Abfertigungen geschlossen wurden. Mit *Kreuzungsbf* wird eine Bahnanlage bezeichnet, in der sich 2 oder auch mehrere Bahnlinien kreuzen. Der Übergang von der einen zur anderen ist möglich. Die Gleise der verschiedenen Strecken liegen in der Regel im gleichen Niveau.

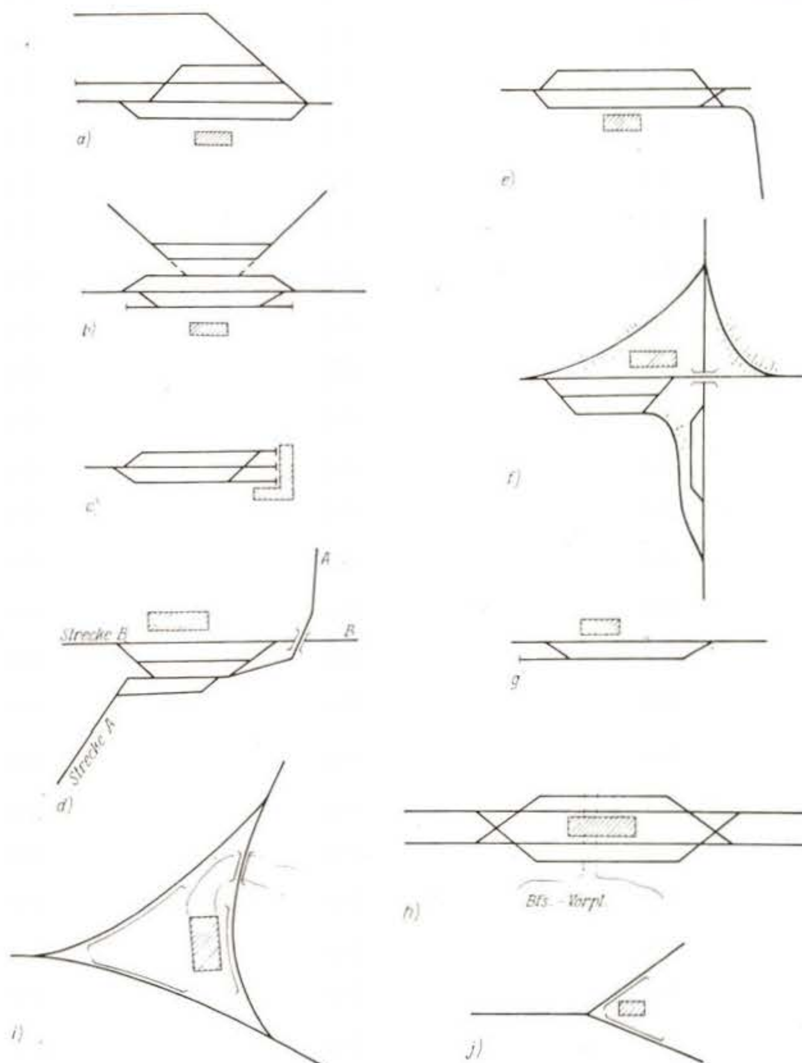
Bahnhöfe, in denen Strecken mit verschiedenen Spurweiten zusammentreffen, nennt man *Spurwechselbf.* Sie verfügen über besondere technische Spurwechselanlagen, mittels welcher die Radsätze der Wagen von der einen in die andere Spurweite umgespurt werden (Bf Brest). Gabelt sich in einem Bahnhof eine Strecke in 2 oder mehrere Strecken auf und können dabei Züge ohne Halt mit unverminderter Geschwindigkeit durchfahren, so spricht man von einem *Trennungsbf.* Ein *Turmbf* ist eine Sonderform des Kreuzungsbf, bei welchem die sich kreuzenden Strecken in verschiedenem Niveau turmartig übereinanderliegen. Auch hier ist ein Übergang von der einen zur anderen Strecke möglich. *Vorbfe* liegen meist im Vorfeld größerer Stadt- oder Rangierbf. In sie münden Strecken ein, die dann gemeinsam vom Vorbf aus zum Personen- oder Rangierbf verlaufen.

Schließlich verbleibt noch der *Zwischenbf,* der an einer Strecke gelegen ist und von den durchgehenden Hauptgleisen durchzogen wird. Man spricht gelegentlich auch von einem Durchgangsbf. Die meisten Bahnhöfe der DR sind solche Zwischenbahnhöfe. Betrachtet man die Bahnhöfe nach der Anordnung des Empfangsgebäudes, so kann man noch *Inselbf, Dreiecksbf* und *Keilbf* unterscheiden. Machen wir uns am besten einmal die verschiedenen Arten an Hand der Skizzen klar.

Modellgestaltung Hierzu ist nicht viel aus dem Grunde aufzuführen, weil sich die Auswahl einer Bahnhofsart auf unserer Anlage aus dem gewählten Gleisplan ergibt. Grundsätzlich kann man natürlich alle erwähnten Arten im Modell nachgestalten. Zumeist findet man aber bei der kombinierten Streckenführung (siehe „Für den Anfänger", S. 135) einen Durchgangsbahnhof, der als Anschlußbahnhof angelegt ist, sowie Zwischenbahnhöfe und Endbahnhöfe vor.

H. K.

a) Anschlußbahnhof, b) Berührungsbahnhof, c) Endbahnhof, d) Kreuzungsbahnhof, e) Trennungsbahnhof, f) Turmbahnhof, g) Zwischenbahnhof, h) Inselbahnhof, i) Dreiecksbahnhof, j) Keilbahnhof
Zeichnungen: Verfasser



Mitteilungen des DMV

Einsendungen der Arbeitsgemeinschaften und von Interessenten zu „Wer hat — wer braucht?“ sind zu richten an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10. Die bis zum 4. jeden Monats eingehenden Zuschriften werden im Heft des nachfolgenden Monats veröffentlicht. Abgedruckt werden Ankündigungen über alle Veranstaltungen der Arbeitsgemeinschaften sowie Mitteilungen, die die Organisation betreffen.

Bezirksvorstand Berlin

Für die im Oktober 1974 vorgesehene Modelleisenbahn-Ausstellung wird aufgerufen, transportable Modelleisenbahn-Anlagen, Modelle von Fahrzeugen, Bauten und eisenbahntechnischen Einrichtungen zur Gestaltung der Ausstellung zur Verfügung zu stellen. Die unverbindliche Meldung der Ausstellungsexponate muß schriftlich unter Angabe der vollständigen Anschrift des Besitzers (ggf. Telefon-Nr.) bis spätestens 31. Juli 1974 an folgende Anschrift erfolgen: Ing. Hans Weber, 102 Berlin, postlagernd.
Folgende Angaben sind erforderlich:
Bei Modellbahnanlagen: Abmessungen, Grundrißskizze mit Angabe der Bedienungsstelle, Nenngröße, Aufstellungsart (Füße, Böcke o. ä.). Besteht eigene Transportmöglichkeit oder nicht.
Bei Modellen: Benennung und kurze techn. Erläuterungen (Eigen- oder Umbau, Metall-, Holz- oder Gemischtbauweise), techn. Besonderheiten, Nenngröße, bei großen Modellen Masse und Platzbedarf. Evtl. Angaben über Preisträgermodell.

Zentrale Arbeitsgemeinschaft Berlin

25. Mai 1974, 18.00 Uhr, Lichtbildervortrag „Fahrzeuge ausländischer Bahnverwaltungen“ im Kulturraum MfV, 108 Berlin, Johannes-Dieckmann-Str. 42

AG 1/11 „Verkehrsgeschichte“ Berlin

22. Mai 1974, 17.00 Uhr, im Kulturraum Bahnhof Alexanderplatz: 10 Jahre Arbeitsgemeinschaft „Verkehrsgeschichte“ — Rückblick und Ausblick.
Leitung: Dipl.-Ing. Dietrich Kutschik.

Bezirksvorstand Dresden

Der BV Dresden führt am 16. Juni 1974 eine Sonderfahrt nach Eibenstock im Erzgebirge durch. Steilstreckenfahrt Eibenstock-unterer Bahnhof nach Eibenstock-oberer Bahnhof. Fotohalte finden statt. Der Sonderzug wird mit einer Lok 254 bzw. G 12 bespannt. Getränke und Verpflegung sind im Zug erhältlich. Lokschilderverkauf! Jede Fahrkarte nimmt an einer Tombola teil.
Abfahrt Dresden Hbf 7.50 Uhr, ab Karl-Marx-Stadt gegen 9.00 Uhr. Rückkehr an Karl-Marx-Stadt gegen 18.00 Uhr, an Dresden Hbf gegen 19.00 Uhr. Der Fahrpreis beträgt ab Dresden 20,— M, ab Karl-Marx-Stadt 12,— M. Kinder bis 10 Jahre zahlen die Hälfte.
Anmeldungen, unter Voreinsendung des Betrages per Postanweisung, bis spätestens 31. Mai 1974 an den DMV, Bezirksvorstand Dresden — Geschäftsstelle, 806 Dresden, Antonstraße 21.

AG 3/13 Karl-Marx-Stadt

Ab sofort ist die Arbeitsgemeinschaft in ihren neuen Räumen, 90 Karl-Marx-Stadt, Kurt-Berthel-Str. 1, Haltepunkt Karl-Marx-Stadt Mitte (ehem. Expreßgutannahmeräume) zu erreichen. Jeden Mittwoch Arbeitstag ab 17.00 Uhr.
Diskussionsabende und Erfahrungsaustausch — auch für Nichtmitglieder — an folgenden Tagen: 25. April, 23. Mai, 20. Juni, 18. Juli, 15. August, 12. September, 10. Oktober, 7. November, 5. Dezember 1974.
Beginn: 17.00 Uhr in o. g. Räumen.

AG 4/30 Hermsdorf-Klosterlausnitz

Die AG führt vom 10. bis 12. Mai 1974 eine Exkursion zu den Strecken Heidenau—Altenberg und Kurort Kipsdorf—Freital—Hainsberg durch. Außerdem erfolgt ein Besuch beim VEB Verkehrsbetriebe der Stadt Dresden mit Stadtrundfahrt in einem historischen Straßenbahnwagen.

Mitteilungen des Generalsekretariates

Wir bitten zu beachten, daß die Einsendung der Modelle zum XXI. Internationalen Modellbahnwettbewerb unbedingt so rechtzeitig erfolgen sollte, daß die Exponate bis zum 31. Juli 1974 bei unserem Bezirksvorstand Dresden, 806 Dresden, Antonstraße 21, eintreffen. Später eingehende Modelle können leider nicht mehr bewertet werden.
Für die Mitglieder unseres Verbandes stehen Einzelskizzenblätter mit technischen Daten zum Preis von —,50 M von folgenden Dampflok zur Verfügung:
Ehemalige Privat- und Länderbahnlokomotiven der BR 55^{0-6}, 74, 75, 89, 91, 92, 93, 98, 99 sowie BR 01^{5}, 01^{5} Öl, 18^{2}, 19 Reko, 23^{0}, 25^{10}, 25^{10} K-Staub, 44, 52 K-Staub, 52^{80}
Bestellungen sind zu richten an die Geschäftsstelle der Arbeitsgemeinschaft „Friedrich List“ Leipzig Hbf.

Infolge der immer weiter ansteigenden Probleme, deren Veröffentlichung im Interesse unseres Verbandes auf dieser Mitteilungsseite notwendig wird, ist es uns leider nicht mehr möglich, Kauf-, Verkauf- und Tauschgesuche unserer Mitglieder im bisherigen Umfang zu veröffentlichen.
Wir bitten deshalb um Verständnis, wenn z. B. Veröffentlichungen über alle im Handel erhältlichen Artikel und solche Gegenstände, für die nur ein begrenzter Personenkreis Interesse hat, nicht mehr erfolgen können. Wir bitten deshalb unsere Mitglieder, sich verstärkt auf die regelmäßig von unserem Verband durchgeführten Tauschmärkte zu orientieren.

Helmut Reinert, Generalsekretär

Berichtigungen

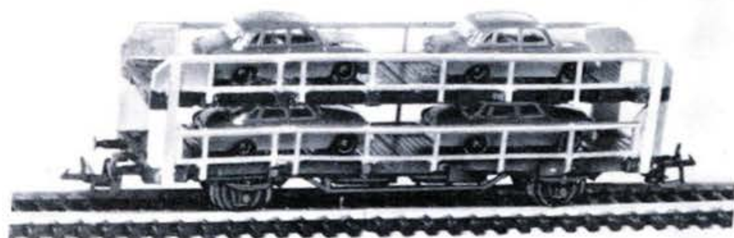
Im Heft 4/74, Seite 125, ist durch falsch ausgeführte Korrektur ein sinnentstellender Fehler entstanden. In der Spalte 2, Absatz 2, Zeile 6 muß es heißen:
„einer kleinen Fernsprechbude instal-“
und Zeile 11 muß lauten:
„eine Fernsprechortsverbindung hin,“
Das im gleichen Heft (3. U.-S.) vorgestellte H0-Modell der Kondenslok hat die BR 52^{18-20} und ist natürlich 30,3 cm lang.
Wir bitten, diese Fehler zu entschuldigen.

Selbst gebaut



1

Bilder 1 und 2 Unser Leser Johannes Rogge aus Pirna sandte uns diese beiden Fotos ein, die auf seiner TT-Anlage verkehren. Das Souvenirmodell „Historischer Straßenbahnzug" wurde entsprechend umgebaut. Der Doppelstock-Autotransportwagen soll mit internationalen TT-Schnellzügen eingesetzt werden. Das entspricht natürlich nicht dem Vorbild, weil man dafür nur 4achsige Fahrzeuge verwendet. Foto: J. Rogge, Pirna



2

Bild 3 An einen interessanten Umbau machte sich unser Leser Peter Driesch aus Maschen-Heide (BRD): Er bastelte die 07 1001 der DR nach, die aus der ehem. SNCF-Chapelon-Lokomotive 231 E bei der VES-M der DR entstand. Die Maschine entstammt einem Rivarossi-Modell, der Tender einem von Märklin. Einige Teile wurden aus Messing selbst gefertigt.
Foto: P. Driesch, Maschen-Heide

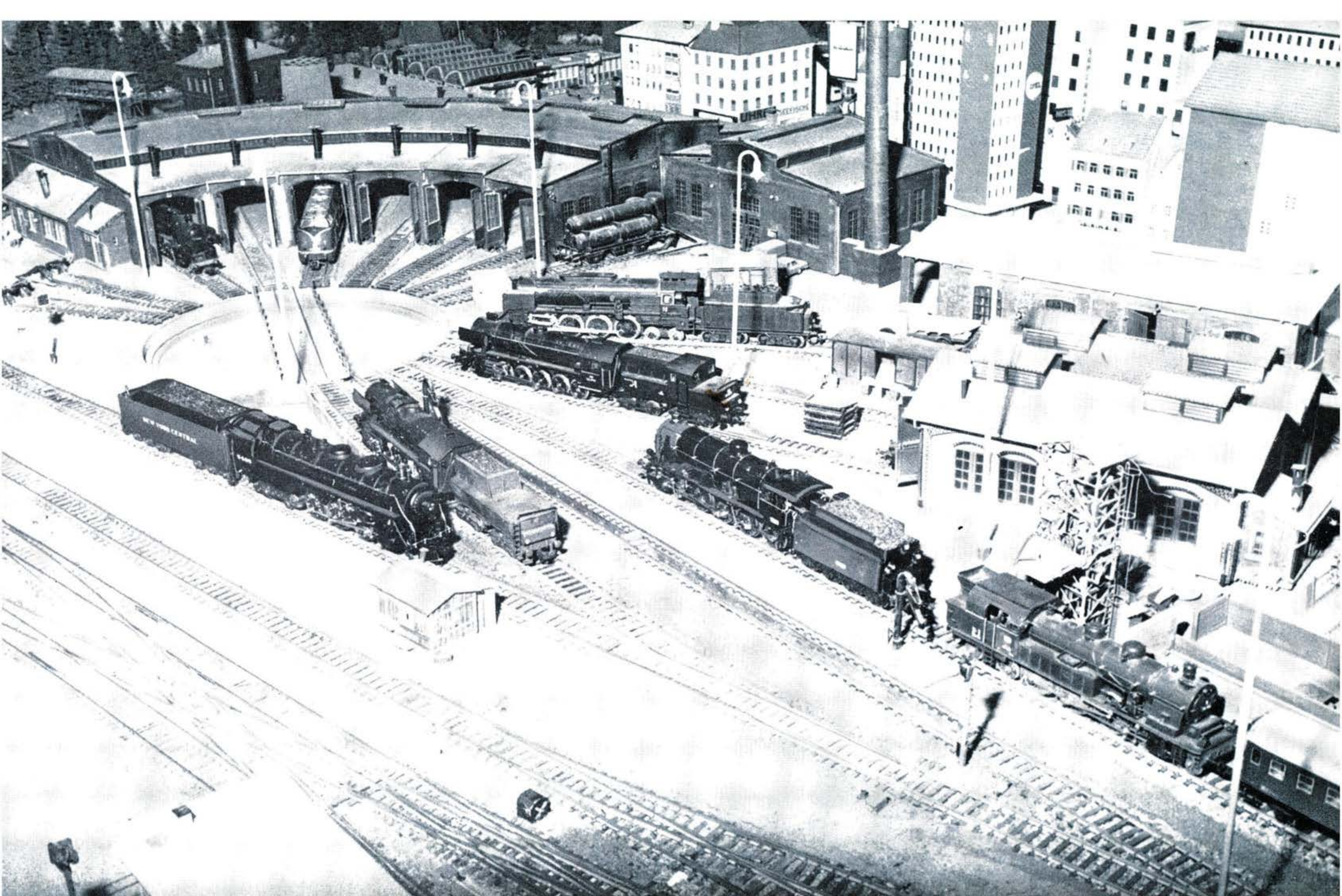


3

4

Bild 4 Der unseren ständigen Lesern schon von früheren Veröffentlichungen her bekannte Modellbauer Joachim Petersen aus Wettbergen (BRD) bevorzugt den Nachbau sowjetischer Fahrzeuge. Dieses Mal ist es ein 4achsiger Niederflurwagen der SZD zum Transport von LKW.
Foto: J. Petersen, Wettbergen




NEW YORK CENTRAL